



Punktlighet- og regularitetsrapport ➡ 2024



Innhold

1.0	Resultat 2024	3
2.0	Årsakskoder for forsinkelser og innstillinger	7
3.0	Persontog	11
	3.1 Øst-Norge	19
	3.2 Sør-Norge	36
	3.3 Vest-Norge	42
	3.4 Midt- og Nord-Norge	49
4.0	Godstog	62
	4.1 Øst-Norge	67
	4.2 Sør- og Vest-Norge	73
	4.3 Midt- og Nord-Norge	76
5.0	Punktlighet sammenliknet med internasjonale tall	83

A photograph of a train station platform. A high-speed train, primarily white with teal accents, is blurred as it moves from right to left. The platform is covered by a long, curved concrete roof. Several people are standing on the platform, some with luggage. In the background, modern city buildings are visible under a cloudy sky. The text "1.0 Resultat 2024" is overlaid in white on the lower-left portion of the image.

1.0 Resultat 2024

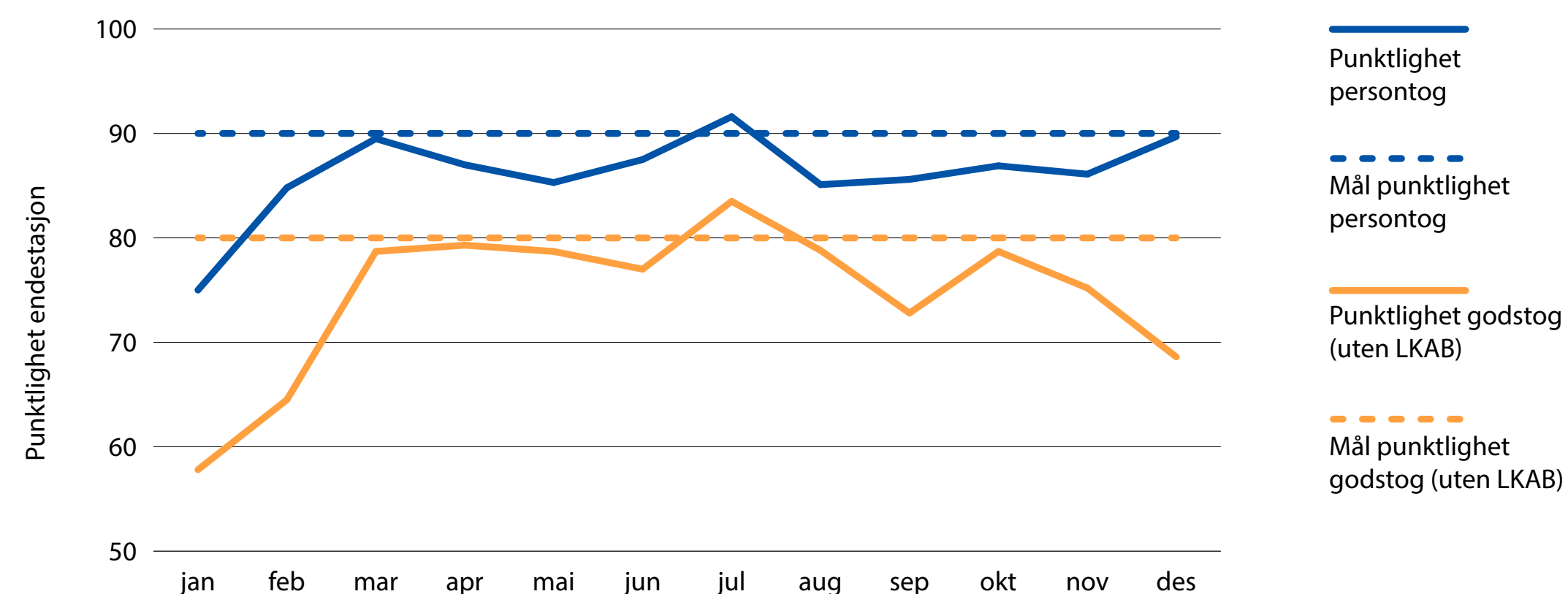
Resultat 2024

I 2024 oppnådde norsk jernbane en punktlighet på 86,1 % for persontog og 74,6 % for godstog. Punktlighet er andelen tog som ankommer endestasjonen og Oslo S innenfor en margin på 03:59 minutter. For fjerntog, grenseover-skridende tog og godstog er denne marginen 05:59 minutter. Resultatene er under målsettingen på henholdsvis 90 % for persontog og 80 % for godstog, vist i Figur 2. Regulariteten endte på 93,6 % for persontog i 2024, betydelig lavere enn målsettingen på 97,0 %, vist i Figur 4. Regularitet er andel avganger som har blitt kjørt uten å være del- eller helinnstilt. Innstillinger knyttet til planlagt arbeid er ikke inkludert i regulariteten. Regularitet Bane NOR, som kun inkluderer innstillinger som Bane NOR er ansvarlig for, endte på 97,3 %.

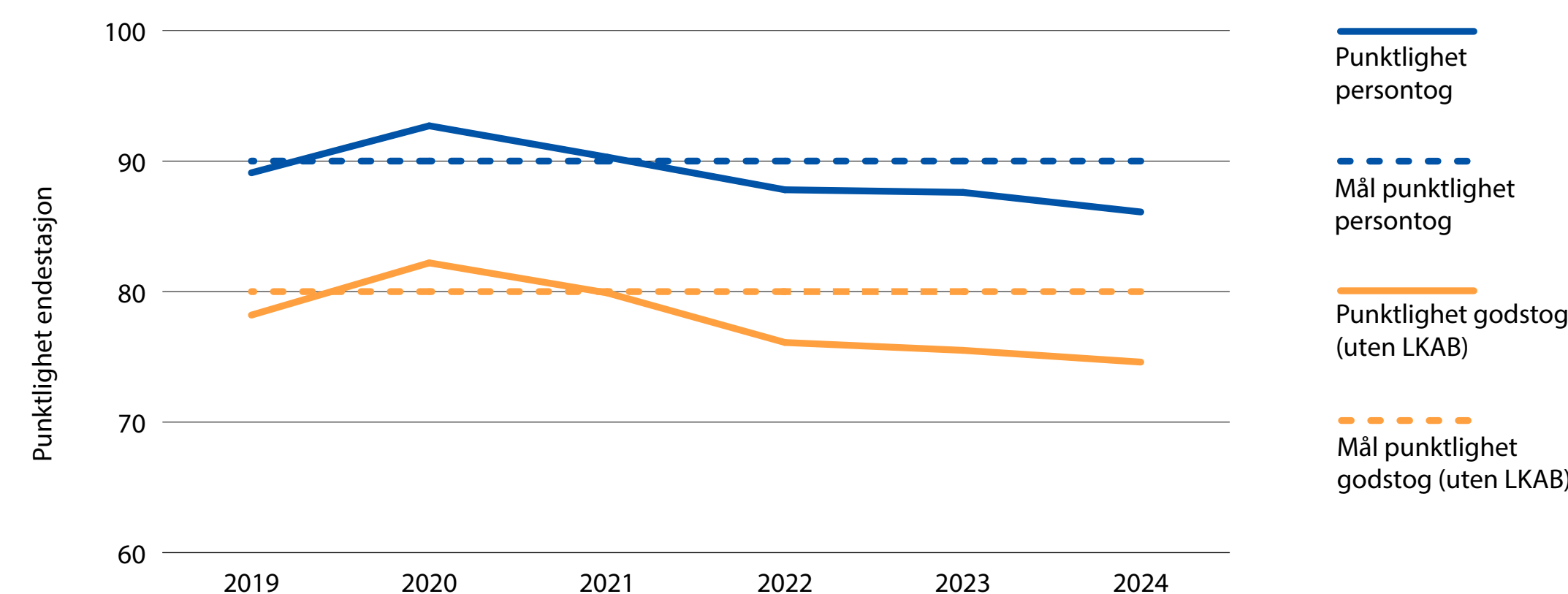
Regulariteten er hovedsakelig preget av store, akutte hendelser som fører til mange innstilte tog. Av alle registrerte hendelser på jernbanen i 2024 som medførte innstillinger utgjør de ti største hendelsene over 30 % av alle innstilte persontog.

Utfordringer knyttet til snøvær var blant de største akutte hendelsene i 2024. Året startet med kulde og mye snø, som førte til store problemer både for infrastrukturen, i form av sporveksler som frøs fast, og for materiellet til togselskapene. Ser man på punktligheten pr. måned, som vist i Figur 1, ser man at resultatet for januar skiller seg ut fra de øvrige månedene. Det samme gjelder regularitet, vist i Figur 3. Værforholdene førte til innstillinger og forsinkelser både på dagene med snøfall, men også i perioden etter. →

Figur 1: Punktlighet pr. måned i 2024.



Figur 2: Punktlighet persontog og godstog pr. år, fra 2019 til 2024.



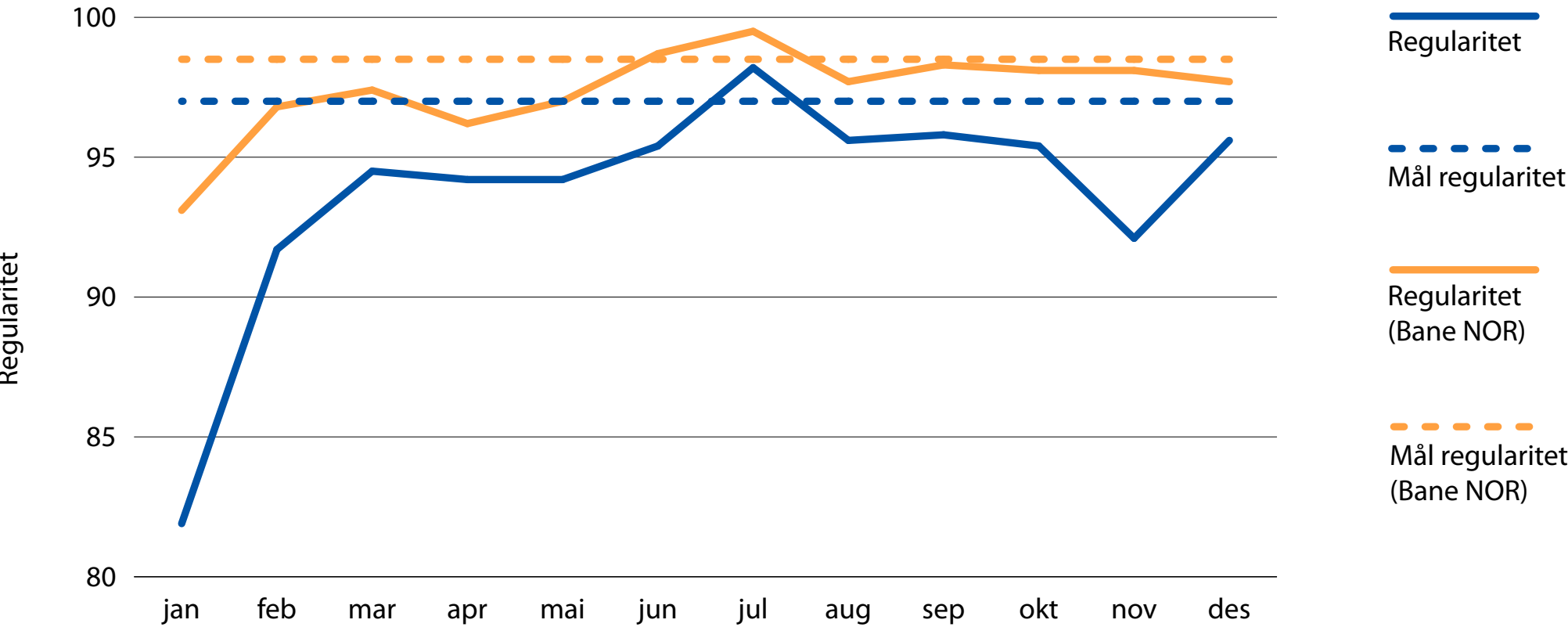
Det tok tid å brøyte snøen og få full tilgang til verkstedområdene, noe som igjen førte til vedlikeholdsetterslep på togene.

Etterdønninger etter ekstremværet «Hans» høsten 2023 satte også sitt preg på togtrafikken i 2024. Reparasjonsarbeidene, etter at Randklev bru kollapset i august 2023, fortsatte gjennom vinteren og ut på våren i 2024. Det medførte at persontogene ble erstattet med buss for tog på deler av strekningen, og godstogene måtte kjøres via Rørosbanen. Randklev bru ble gjenåpnet 20. mai og i etterkant av åpningen har langdistansetogene på Dovrebanen hatt en positiv utvikling. Dovrebanen endte opp med å bli den fjerntoglinjen i landet med høyest punktlighet totalt i 2024.

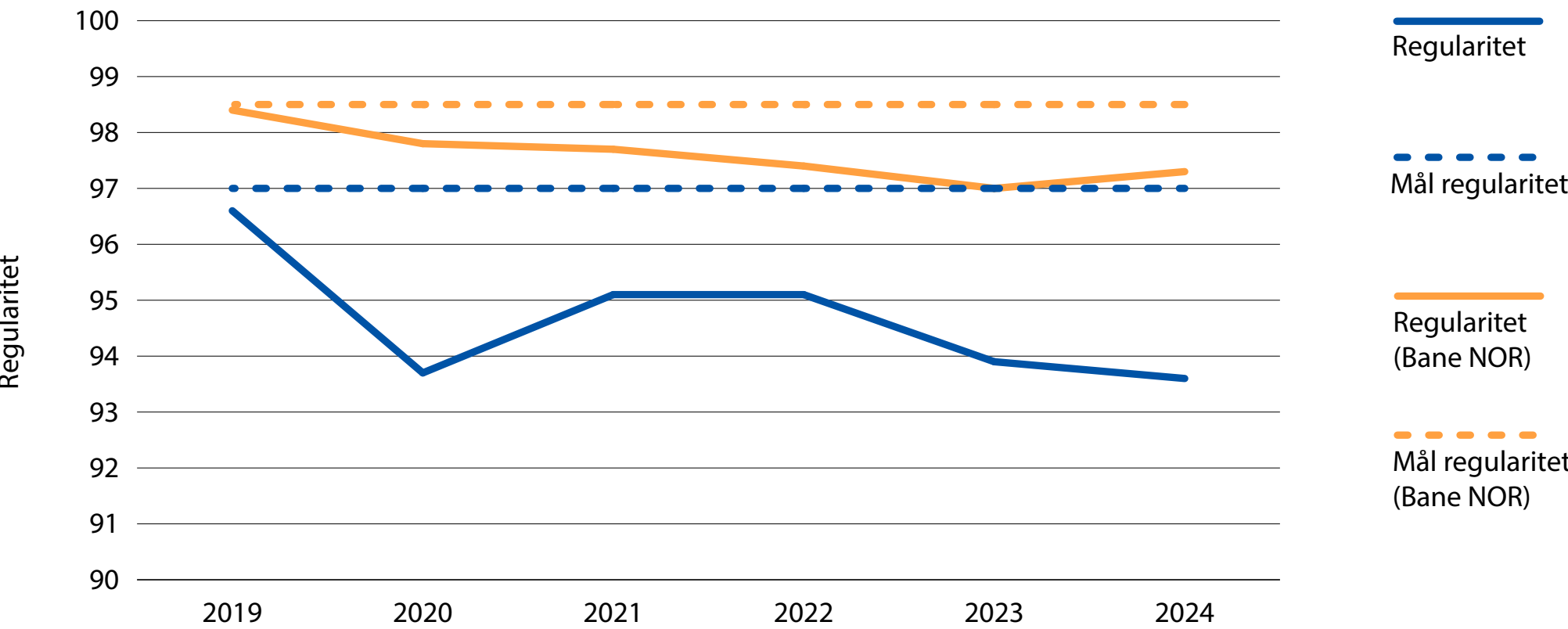
Det har også pågått reparasjonsarbeider i Blixtunnelen, mellom Oslo S og Ski, i 2024. Fra påske ble ett av løpene i tunnelen stengt for å skifte ut strømlinjene og justere sporvidden. Dette gjorde at ruteplanen på Østlandet ble justert, med store endringer for togene på Østfoldbanen. Fra april av økte antall forsinkelser tilknyttet trafikkavvikling, og selv om linjene langs Østfoldbanen opprettholdt god punktlighet medførte den midlertidige situasjonen forsinkelser på øvrige tog, spesielt for trafikken gjennom Oslostunnelen. Arbeidene pågikk frem til desember og ble ferdigstilt i forbindelse med overgang til ny rutetermin, R25, den 15. desember.

→

Figur 3: Regularitet persontog pr. måned i 2024.
Regularitet (Bane NOR) inkluderer kun innstillinger grunnet infrastrukturfeil.



Figur 4: Regularitet persontog pr. år, fra 2019 til 2024.
Regularitet (Bane NOR) inkluderer kun innstillinger grunnet infrastrukturfeil.



Punktligheten til persontog i desember endte like under målet på 90 %, vist i Figur 1, og ble årets beste måned, sett bort fra juli. Ruteendringen 15. desember innebar justeringer i rutene på blant annet Kongsvingerbanen, lokaltog Jærbanen, flytogene og for persontogene til Gøteborg. Dette, kombinert med at Blixtunnelen ble gjenåpnet, bidro positivt på punktlighetsresultatet mot slutten av året, og er forventet og gi god effekt videre inn i 2025.

Det har også blitt ferdigstilt flere kapasitetsøkende prosjekter i året som har gått. Dobbeltsporet Bergen-Arna åpnet 1. mai og medførte tilnærmet en dobling i antall togavganger mellom stasjonene. Dette har vært en stor suksess og har bidratt til bedre punktlighet, både på denne strekningen, men også på Vossebanen og Bergensbanen. På Gjøvikbanen åpnet strekningen Roa – Gjøvik med nytt signalsystem ERTMS 16. november som muliggjorde timesfrekvens til Gjøvik.

Det har aldri blitt kjørt flere togavganger enn i 2024, ca. 460 000 kjørte persontog mot 440 000 persontog i 2023. Men med økt trafikk så oppstår det utfordringer med at forsinkelser enklere forplanter seg til andre tog, og gir lavere tilbakestillingssevne i jernbanenettet. Passasjertallene på norsk jernbane peker også tydelig oppover, som er gledelig, men som også gir utfordringer i form av lange stasjonsopphold i rushtiden som ikke er tatt

høyde for i ruteplanen. I 2024 var det, i likhet med tidligere år, stor variasjon i punktligheten gjennom døgnet. Punktligheten for persontog utenom rush var 87,7 % mens i rushperiodene var punktligheten 77,2 %, en differanse på over ti prosentpoeng. Denne differansen var enda større i 2024 enn i 2023. I rushperiodene er det flere reisende og flere tog, som gir lengre stasjonsopphold og lettere følgeforsinkelser til andre tog.



2.0 Årsakskoder for forsinkelser og innstillinger

Punktlighet avhenger av forsinkelser og regularitet avhenger av innstillinger. Forsinkelser og innstillinger som oppstår skal registreres med en av årsakskodene i oversikten nedenfor. Se vedlegg til rapporten for ytterligere informasjon om årsakskodene.

Infrastruktur

KODE 1

Bane

- Saktekjøringer
- Planlagt arbeid ikke avsluttet i tide
- Solslyng, snø, glatte skinner
- Andre forhold knyttet til bane

KODE 2

Sikrings- og signalanlegg

- Sporfeltbelegg
- Sporveksel ikke i kontroll
- Planoverganger
- Jordfeil
- Andre forhold knyttet til signalanlegg

KODE 3

Elkraft/ Kontaktledning

- Nedrevet kontaktledning
- Strømproblemer
- Tre over kontaktledningen
- Andre forhold knyttet til kontaktledning

KODE 4

Tele- og transmisjonsfeil

- Feil på GSM-R-systemet
- Feil på høyttaler/anviser
- Feil på FIDO-kommunikasjon
- Andre forhold knyttet til tele- og transmisjonsfeil

KODE 5

Planlagt vedlikeholds-arbeid infrastruktur



Togselskap

- KODE 81**
Feil på kjøretøy
- Feil på dører, lok, eller ombordutrustningen
 - Andre forhold knyttet til feil på materiell

- KODE 82**
Kjøretøy sent fra hensettingsområde

- KODE 83**
Manglende personell
- Fører eller ombordansvarlig
 - Andre forhold knyttet til manglende personell hos togselskapet

- KODE 84**
Stasjonsopphold
- Rullestol
 - Mange reisende
 - Venting på overgangsreisende
 - Skifting
 - Andre forhold knyttet til stasjonsopphold

- KODE 85**
Planforutsetninger ikke oppfylt
- Kjoreforsinkelse
 - Øvelseskjøring
 - Innstilling grunnet markedsmessige årsaker
 - Andre forhold knyttet til planforutsetninger





Følgeforsinkelser

KODE 6
Kjøretøy med
feil sperrer spor



KODE 7
Trafikkavvikling

- Kryssing/forbikjøring
- Kø og øvrig trafikk
- Feil i trafikkavvikling
- Feil i TIOS
- Helhetsvurdering
- Andre forhold knyttet til trafikkavviklingen

Utenforliggende forhold

KODE 91
Forsinkelse fra utland



KODE 92
Ytre forhold

- Flom
- Ras
- Storm/snøstorm
- Andre forhold knyttet til ytre forhold

KODE 93
Uhell, påkjørsel

- Påkjørsel
- Avsporing
- Andre driftsuhell

KODE 94
Uønsket hendelse

- Ventet på politi/ambulanse/toller
- Ulovlig ferdsel i spor
- Brann i tilknytning til linjen/stasjon
- Andre uønskede hendelser

3.0 Persontog

3.0 Innledning	13
3.1 Øst-Norge	19
3.2 Sør-Norge	36
3.4 Vest-Norge	42
3.4 Midt- og Nord-Norge	49



RE11 VY

Skien

via Lysaker · Asker · Torp ➔

11:39

A B C D E F G H

11 39

Spor
Track

5

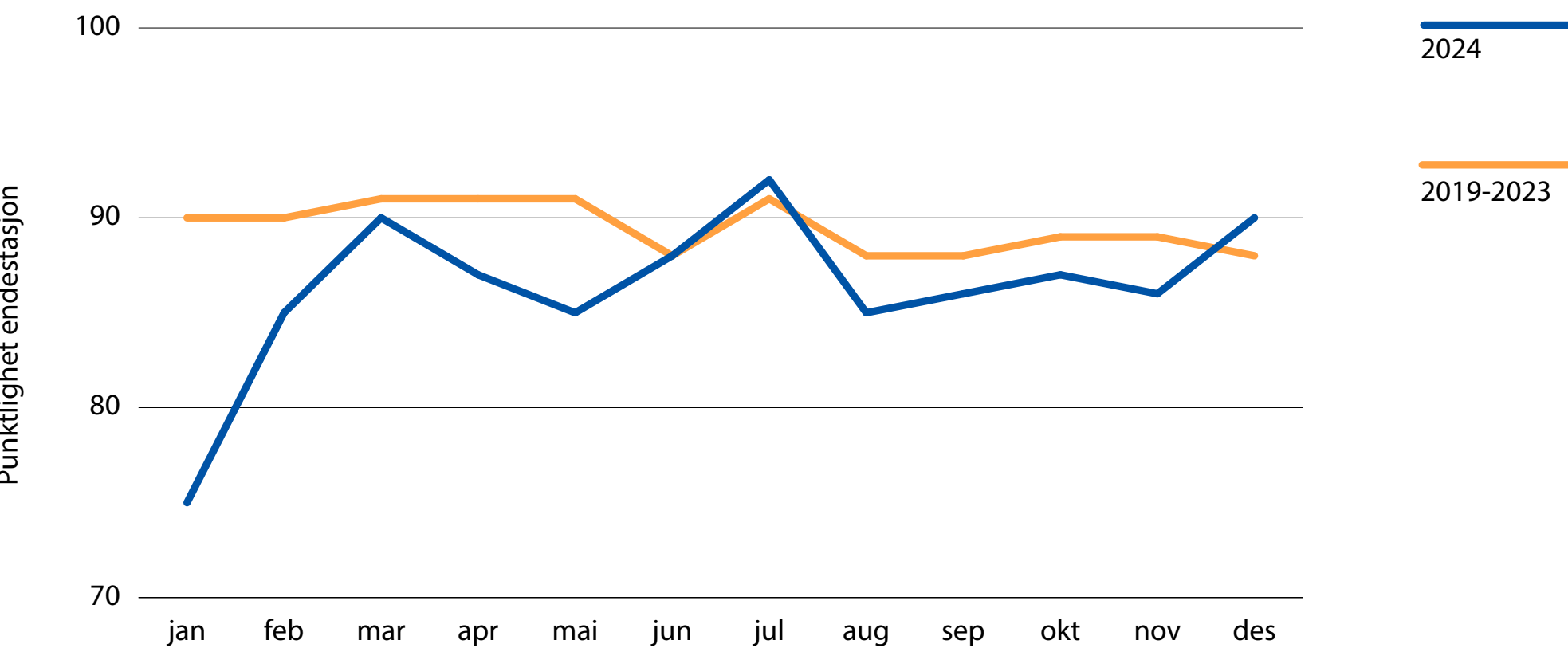
3.0

Persontog

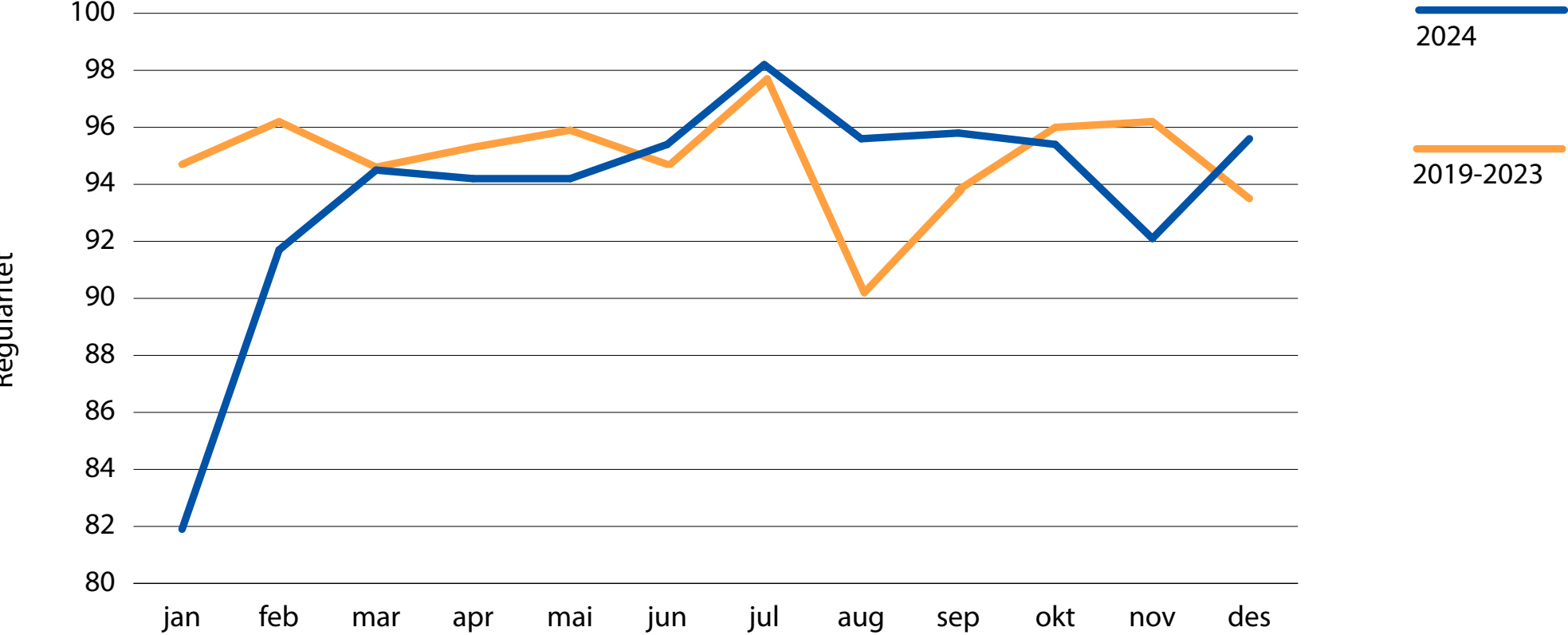
Punktligheten til persontog i 2024 var 86,1%. Det er betydelig lavere enn resultatet de siste fem årene, på 89,4%. Det var kun i juli og desember at punktlighetsresultatet var bedre enn perioden 2019-2023, vist i Figur 5. Spesielt lavt var resultatet i januar, med 75,0 % på landsbasis. Regulariteten for persontog endte på 93,6 %, som også er lavere enn i perioden 2019-2023, på 94,8 %. Som vist i Figur 6 så var resultatene for januar og februar betydelig lavere enn tilsvarende periode de fem siste årene. Januar var preget av utfordringer knyttet til snøvær, som påvirket både punktlighet og regularitet. Det ga følger også utover i februar, med vedlikeholdsetterslep på materiell, som medførte mangel på togsett og mange innstilte persontog. I samme periode ble det også gjennomført visitasjon og arbeid i Blixtunnelen som medførte mange innstilte persontog, spesielt i januar, før man gjorde tilpasninger i ruteplanen. Første halvdel av 2024 var også preget av etterdønningene av ekstremværet «Hans». Randklev bru var stengt fra august 2023 til 20. mai 2024 og medførte mange innstilte persontog på Dovrebanen og buss for tog på deler av strekningen. Fra mars følger regularitetsresultatet i 2024 samme nivå som tidligere år.

Tabell 1 viser punktlighet pr. persontogmarked i 2024 sammenlignet med resultatene for perioden 2019-2023. Resultatene viser dessverre et svakere →

Figur 5: Punktlighet persontog pr. måned i 2024 og perioden 2019-2023.



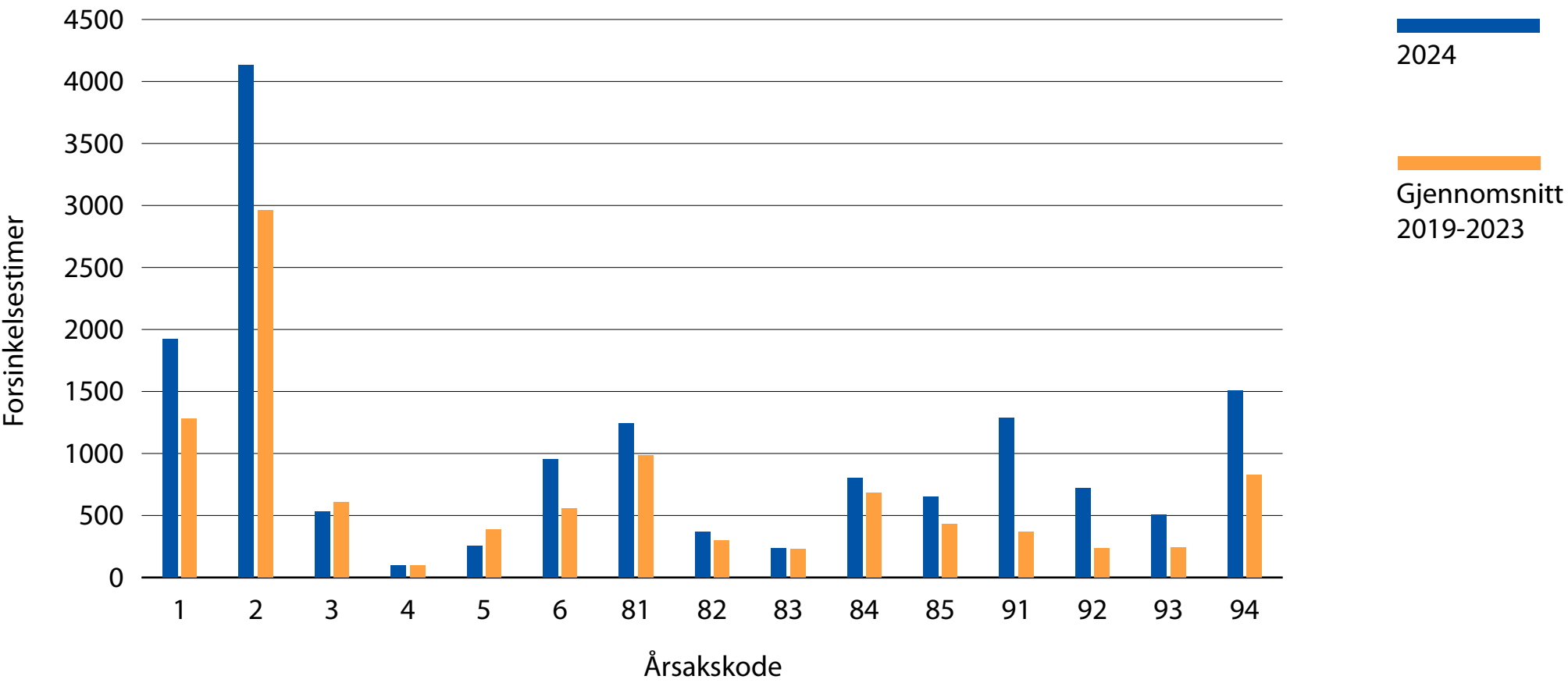
Figur 6: Regularitet persontog pr. måned i 2024 og for perioden 2019-2023.



resultat i 2024 for de fleste markedene, med noen unntak. I Øst-Norge leverte Østfoldbanen bedre resultater enn tidligere år, og det samme gjorde lokaltogene mellom Bergen og Arna og fjerntogene mellom Bergen og Oslo i Vest-Norge. I Midt og Nord-Norge var det også flere linjer som leverte bedre resultater, mens i Sør-Norge var det gjennomgående svakere resultater enn de foregående årene.

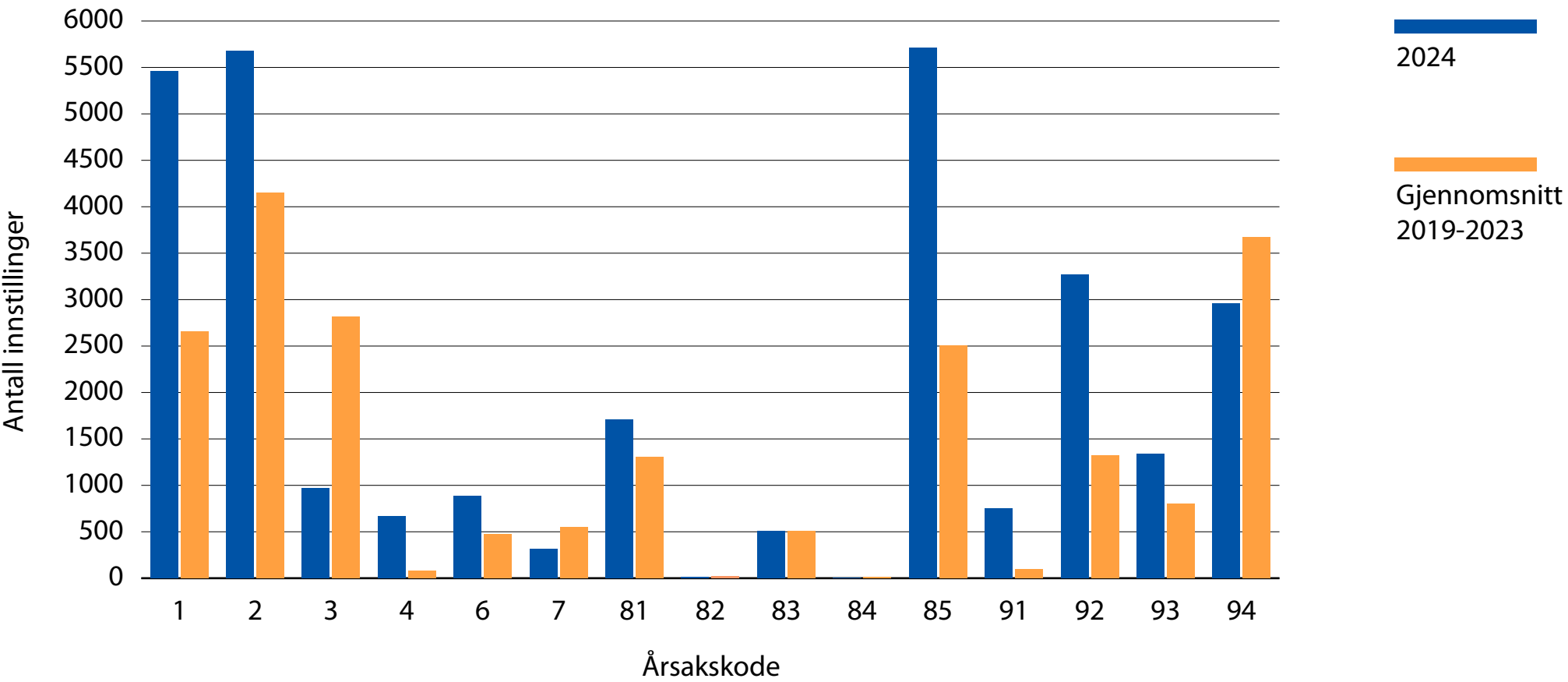
Til tross for at punktlighetsresultatet i 2024 var et stykke unna målsettingen på 90 % er det relevant å se på hvor forsinket de ikke-punktlige togene faktisk var, som gir et mer nyansert bilde av den opplevde punktligheten. Tabell

Figur 7: Forsinkelsestimer på persontog i 2024, fordelt på årsakskode, og gjennomsnitt for perioden 2019-2023. Trafikkavvikling (kode 7) er ikke inkludert. Ekstra persontog er ikke inkludert.



1 viser derfor også andel lokal- og regiontog som ankom endestasjon og Oslo S innenfor ti minutter etter planlagt ankomsttid, samt andel fjerntog som ankom endestasjon innen 30 minutter etter planlagt ankomsttid. Da ser man for eksempel at 96,4 % av persontog på Drammenbanen og 97,1 % av lokaltogene på Jærbanen ankom endestasjonen/Oslo S mindre enn ti minutter forsinket, betydelig høyere enn andelen under den ordinære punktlighetsgrensen på fire minutter. Ser man på fjerntogene har for eksempel 96,1 % på Dovrebanen og 92,3 % på Nordlandsbanen ankommet endestasjonen innenfor 30 minutters forsinkelse.

Figur 8: Innstillinger på persontog i 2024, fordelt på årsakskode, og gjennomsnittet i 2019-2023. Planlagt arbeid (kode 5) er ikke inkludert. Ekstra persontog er ikke inkludert.dert.



Figur 7 viser antall forsinkelsestimer på persontog fordelt på årsakskode, men kun de forsinkelsene som er direkte knyttet til en rotårsak. Følgeforsinkelser, som skyldes at et tog i rute blir forstyrret av et forsinket tog ved en planlagt kryssing eller ved kødannelser, er tatt ut av oversikten. Slike forsinkelser → registreres på kode 7, trafikkavvikling, og utgjorde totalt 38,5 % av alle forsinkelsestimer i 2024, som er på samme nivå som i 2023.

Av rotårsakene var det infrastrukturfeil som bidro til flest forsinkelsestimer i 2024, nærmere bestemt feil på signalanlegget, kode 2, og bane, kode 1. Feil på signalanlegget omfattes av blant annet jordfeil, sporfeltbelegg og feil på sporveksler, og er den forsinkelsesårsaken som har bidratt til flest forsinkelsestimer årlig de siste ti årene. Forsinkelser knyttet til bane har stort sett også vært blant de største forsinkelsesårsakene i togtrafikken. Deler av økningen i kategorien bane i 2024, sammenliknet med tidligere år, kan tilskrives visitasjon og arbeid i Blixtunnelen samt utfordringer knyttet til snøvær.

Forsinkelser knyttet til bane omfatter også midlertidig hastighetsnedsettelse på en delstrekning eller stasjon, såkalt saktekjøring. Det er flere årsaker til at det må settes opp saktekjøringer. Det gjøres blant annet ved planlagt vedlikeholdsarbeid eller utbyggingsprosjekter, eller hvis det oppstår akutte forhold i infrastrukturen som gjør det nødvendig at togene kjører med redusert hastighet frem til forholdene blir utbedret. Høsten var spesielt preget av vedlikeholdsarbeid med bruddfrie helger og saktekjøringer i etterkant av arbeidene, som påvirker punktligheten.

I 2024 har det vært en økning på nesten 50 % innen forsinkelsestimer for persontog knyttet til utenforliggende forhold, kode 91-94. Det har blant annet vært fire større avsporinger som har krevd omfattende reparasjonsarbeid, flere hendelser knyttet til brann eller tilløp til brann samt flere tilfeller av ulovlig ferdsel i sporet. Antallet forsinkelsestimer fra utlandet (kode 91) i 2024 var, i likhet med i 2023, betydelig høyere enn resultatet for de fem foregående årene. Det må ses i sammenheng med at det under pandemien (2020-2021) var lange perioder hvor det ikke kjørte noen tog til/fra Sverige i det hele tatt. Følgelig ble det få forsinkede tog fra utlandet i perioden. Samtidig økte antall forsinkelsestimer på kode 91 betydelig også fra 2023 til 2024, nærmere bestemt med 45 %. Trafikkmengden over Kornsjø, på Østfoldbanen, har økt med ca. 80 % i samme periode, og er en viktig forklaring på økningen i forsinkelsestimer ved denne grenseovergangen. Samtidig økte antall forsinkelsestimer på kode 91 med 50 % over Charlottenberg, på Kongsvingerbanen, uten at det har vært noen økning i trafikkmengde fra 2023 til 2024. Særlig i januar var tallet høyt, og i likhet med i Norge slet man med værforhold i Sverige i denne perioden. Samtidig er Kongsvingerbanen erklært overbelastet, og forsinkelser inn på strekningen sprer seg raskt og medfører følgeforsinkelser.

Feil på kjøretøy har økt de siste årene, og nivået for forsinkelser og innstillinger på kode 81 i 2024 er høyere enn gjennomsnittet for 2019-2023, vist i Figur 7 og 8. Likevel er antall feil pr. 100 000 kjørte kilometer i 2024 på et noe lavere nivå enn i 2023. Utfordringen er størst på Østfoldbanen, grunnet →

gammelt materiell, og på Sørlandsbanen, hvor det er store utfordringer med manglende krenkning og fraksjon.

Figur 8 viser antall hel- og delinnstilte persontog i 2024, fordelt på årsakskode. Oversikten inkluderer ikke de planlagte innstillingene grunnet vedlikeholdsarbeid. Planlagte innstillinger er avtalt med togselskapene i god tid og utgjorde 48,3 % av alle innstilte persontog i 2024. Togtilbudet ble endret ved stenging av ett løp i Blixtunnelen og innstillinger som følge av dette er ikke med i statistikken over planlagte innstillinger. Sett bort fra de planlagte innstillingene var det kode 85, planforutsetninger ikke oppfylt, → som bidro til flest innstillinger, tett etterfulgt av kode 2, feil på sikrings- og signalanlegg, og kode 1, som gjelder feil på bane. Den store økningen i kode 1 og 85 sammenliknet med tidligere år skyldes særlig, som nevnt innledningsvis, utfordringer knyttet til værforhold i januar, som medførte redusert togproduksjon på de aktuelle dagene, men som også skapte materiellutfordringer en stund etterpå grunnet vedlikeholdsetterslep. Innstillinger grunnet Randklev bru og reparasjoner i Blixtunnelen ble også satt på kode 1. Når det gjelder kode 2 skyldes dette hovedsakelig akutte feil på sikrings- og signalanlegg. De tre største hendelsene innen denne kategorien var alle tre feil på Oslo S som medførte over 200 innstilte persontog hver seg.

Innstillinger brukes gjerne som et tiltak for å håndtere driftsforstyrrende feil. Spesielt i Oslo-området, hvor kapasitetsutnyttelsen er høy, innstilles tog på hele eller deler av strekningen hvis det oppstår driftsforstyrrelser. Dette gjøres gjennom avtalte aksjonskort, som er forhåndsdefinerte planer for



Tabell 1: Punktlighet persontog pr. marked i 2024 sammenliknet med punktligheten i 2019-2023. «Tellende ankomster endestasjon» er definert som ankomster til Oslo S og endestasjon. Togene som passerer Oslo S vil dermed telles to ganger. For sammenligning viser tabellen i tillegg punktlighet innenfor 10 minutters forsinkelse for alle tog som opererer i lokal- og regionmarkedet, og innenfor 30 minutter for rene langdistansetog.

Marked	Offisiell punktlighet	Punktlighet 10 min	Punktlighet 30 min	Gjennomsnitt 2019-2023	Tellende ankomster endestasjon 2024
Øst-Norge	85,9			89,9	499 684
Bratsbergbanen	91,5	97,8		88,8	3 723
Dovrebanen	81,0	93,3		83,3	13 753
Drammenbanen	86,7	96,4		90,6	162 248
Flytoget	85,5	96,9		92,0	64 796
Gardermobanen	84,2	93,7		89,8	27 658
Gjøvikbanen	83,3	95,1		87,1	17 196
Hovedbanen	85,4	95,9		91,6	64 489
Kongsvingerbanen	73,3	92,0		80,5	13 543
Over Charlottenberg	62,7	69,8		76,1	3 306
Over Kornsjø	78,2	86,3		86,2	4 723
Vestfoldbanen	78,0	90,2		86,0	14 918
Østfoldbanen	90,3	96,4		89,9	109 331
Sør-Norge	84,1			88,3	47 169
Arendalsbanen	86,5	92,3		90,6	5 089
Lokaltog Stavanger (Jærbanen)	86,9	97,1		89,8	37 156
Sørlandsbanen fjerntog	60,6		84,6	75,1	4 924

↓ *Tabellen fortsetter på neste side*



Marked	Offisiell punktlighet	Punktlighet 10 min	Punktlighet 30 min	Gjennom- snitt 2019-2023	Tellende ankomster endestasjon 2024
Vest-Norge	92,7			89,7	48 985
Bergensbanen fjerntog	74,1		88,5	71,6	4 034
Flåmsbana	83,0	93,4		87,0	4 512
Lokaltog Bergen (Arna)	99,3	99,9		95,8	30 781
Vossebanen	83,8	93,1		86,5	9 658
Midt- og Nord-Norge	80,9			84,5	25 781
Dovrebanen fjerntog	84,1		96,1	82,9	2 877
Lokaltog Salten	81,3	91,5		90,3	3 090
Lokaltog Trondheim (Trønderbanen)	80,7	93,2		83,5	11 089
Nordlandsbanen fjerntog	75,8		92,3	80,8	2 636
Over Storlien	86,1	92,6		80,5	847
Over Vassijaure (Ofotbanen)	66,3		85,2	75,3	793
Raumabanen fjerntog	94,5	97,3		93,9	1 969
Rørosbanen fjerntog	79,2		97,2	85,1	2 480
Totalsum	86,1			89,9	621 619

3.1

Øst-Norge

Øst-Norge omfatter tog på Drammenbanen, Østfoldbanen, Hovedbanen, Gardermobanen, regiontog til Lillehammer langs Dovrebanen, Kongsvingerbanen, Vestfoldbanen, utenlandstog over Østfold- og Kongsvingerbanen, Gjøvikbanen og Bratsbergbanen. Dette inkluderer også Flytogets tilbringer-tjeneste til Oslo lufthavn Gardermoen. Jernbanenettet i Øst-Norge består av både dobbeltsporede og enkeltsporede strekninger.

Østlandsområdet er det området i landet som har størst togtetthet og flest reisende. Jernbanenettet i Norge er utformet i stjerneform med Oslo S som midtpunkt. Punktligheten i Øst-Norge, med Oslo S som viktigste stasjon, er derfor avgjørende for punktligheten i hele landet. Ca. 60 % av alle persontog i landet er innom Drammenbanen og derfor vil hendelser i det sentrale Østlandsområdet ikke bare få innvirkning lokalt, men også i stor grad påvirke trafikken i resten av landet.

Visitasjon og arbeid i Blixtunnelen var blant de største hendelsene i Øst-Norge i 2024, vist i Tabell 2. Arbeidet startet opp i desember 2023 og medførte både forsinkelser og innstillinger. Fra påsken 2024 ble ett av løpene i Blixtunnelen stengt for utbedring. Dette gjorde at ruteplanen på Østlandet ble justert, med store endringer for togene på Østfoldbanen. Fra april av fikk

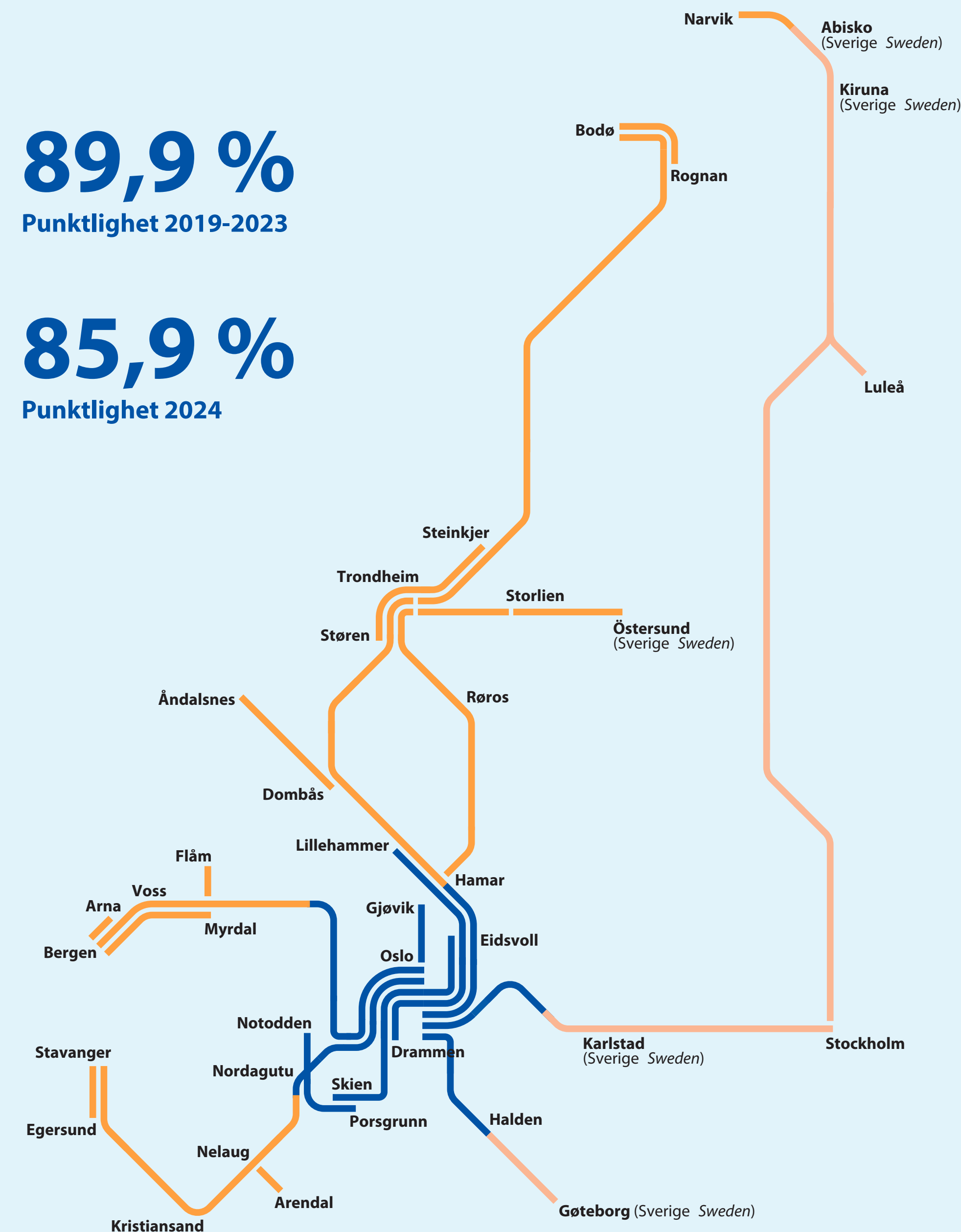
→

89,9 %

Punktlighet 2019-2023

85,9 %

Punktlighet 2024

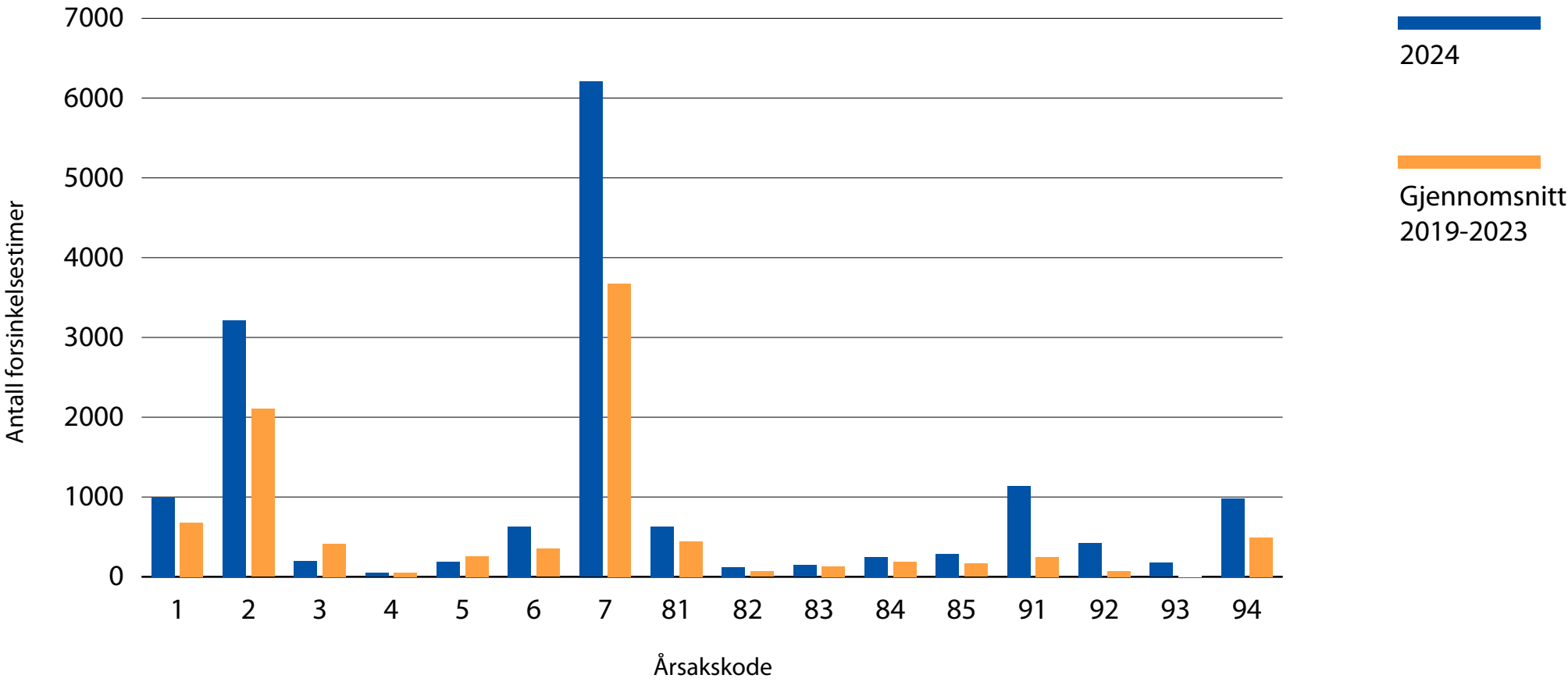


vi en økning i forsinkelser tilknyttet følgeforsinkelser og trafikkavvikling som følge av dette arbeidet, og selv om linjene langs Østfoldbanen opprettholdt god punktlighet ga det forsinkelser på øvrige tog. Spesielt har trafikken gjennom Oslotunnelen vært påvirket av disse arbeidene. Arbeidene i Blixtunnelen ble ferdigstilt i forbindelse med overgang til ny rutetermin, R25, den 15. desember.

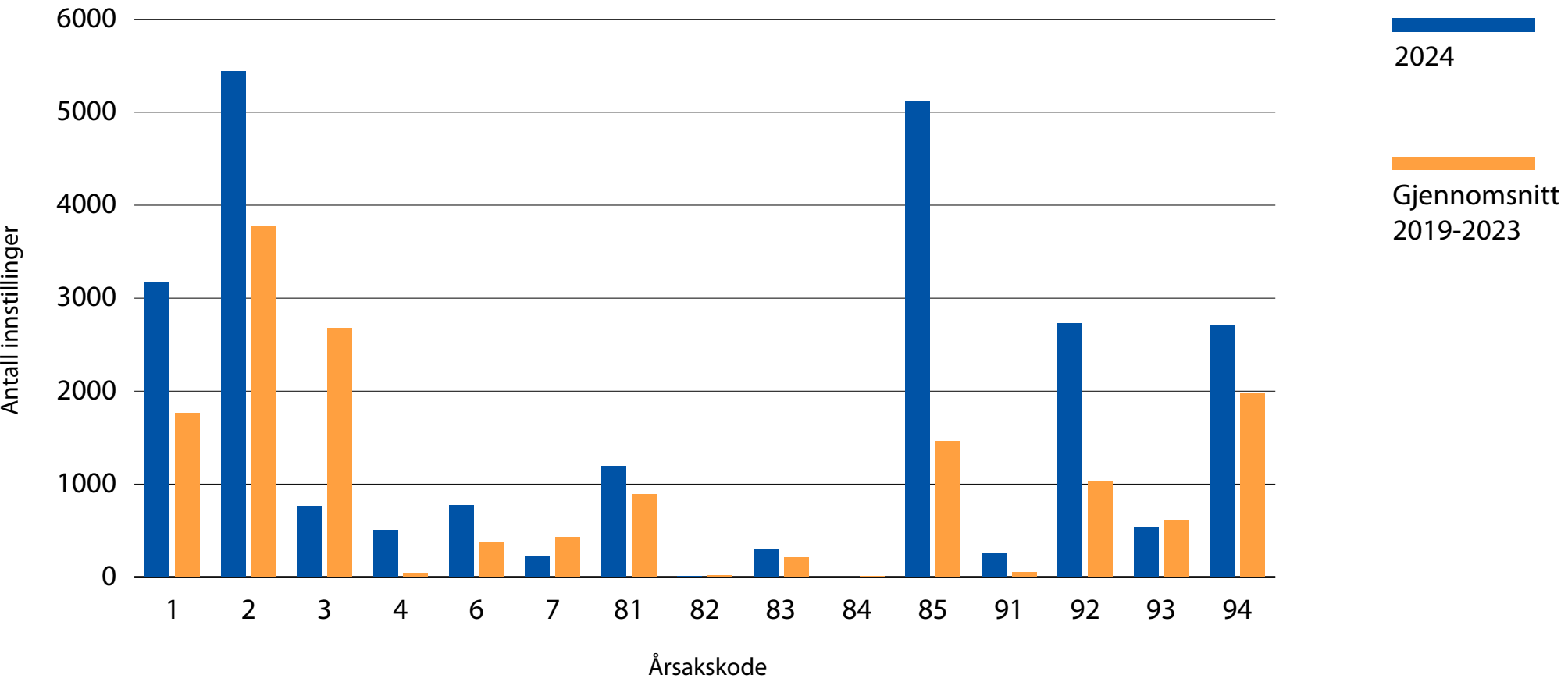
Forsinkelsestimer knyttet til trafikkavvikling, kode 7, som primært er følgeforsinkelser i form av kø eller kryssinger, har hatt en stor økning de siste årene. Antall forsinkelsestimer på kode 7 for linjene i Øst-Norge økte med 22% fra 2023 til 2024. Det kjøres flere tog på norsk jernbane, og dermed er det flere tog som potensielt kan bli forsinket, men samtidig ser man av Figur 9 at økningen ikke nødvendigvis er like stor på de andre årsakskodene. En økende andel kode 7 kan være et tegn på økte kapasitetsutfordringer og at forsinkelser forplanter seg i enda større grad enn tidligere. Det er også ulikt hvordan hendelser registreres i systemet. Som eksempel fører stoppende signalfeil i større grad til at alle tog i området blir registrert med kode 2, mens forsinkelser knyttet til saktekjøringer er vanskeligere å fange opp fordi de gjerne bidrar til mindre forsinkelser, men medfører at kryssinger og trafikkavviklingen ikke går opp. Da havner disse konsekvensene i større grad under kode 7 og blir vanskeligere å synliggjøre i en overordnet statistikk.

→

Figur 9: Forsinkelsestimer på persontog i Øst-Norge i 2024, fordelt på årsakskode, sammenliknet med gjennomsnitt i 2019-2023. Ekstra persontog er ikke inkludert.



Figur 10: Innstillinger på persontog i Øst-Norge 2024 sammenliknet med gjennomsnittet i 2019-2023 fordelt på årsakskode. Planlagt arbeid (kode 5) er ikke inkludert).



Ser man bort fra forsinkelser knyttet til trafikkavvikling er det infrastrukturfeil som skaper mest forsinkelse, herunder kode 2, feil på sikrings- og signalanlegg (Figur 9). Konsekvenser av infrastrukturfeil i Stor-Oslo har økt betydelig de siste årene. For persontog på Gardermobanen, Hovedbanen og Drammenbanen har antall forsinkelsestimer grunnet feil på sikrings- og signalanlegg økt med over 50 %. Dette var også den største innstillingsårsaken i Øst i 2024, vist i Figur 10. Blant de fem største hendelsene i Øst-Norge i 2024 var det blant annet en feil på sporveksel i Oslostunnelen som alene medførte i underkant av 300 forsinkede og 300 innstilte persontog, vist i Tabell 2, og er blant feilene som inngår i årsakskode 2. Det er imidlertid ikke slik at antall feil grunnet sikrings- og signalanlegg, årsakskode 2, har økt særlig de siste årene, men vi ser en klar økning i antall forsinkelsestimer. Dette har igjen med kapasitetutnyttelse og følgeforsinkelser å gjøre. Med en midlertidig, mindre robust ruteplan i Oslo-området i 2024, grunnet arbeidene i Blixtunnelen, førte akutte infrastrukturhendelser til store konsekvenser.

Det er også verdt å legge merke til at forsinkelsestimer til/fra utlandet, kode 91, har hatt en stor økning i forhold til tidligere år. Dette skyldes, som nevnt innledningsvis, at det kjøres flere tog til/fra Sverige enn før samtidig som det har vært utfordringer med driftsstabiliteten, og mye arbeid i sporet, på svensk side som har gitt følgeforsinkelser inn til Norge.

Av årsakene togselskapene har ansvaret for var det kode 81, feil på kjøretøy, som stod for flest forsinkelsestimer og kode 85 som stod for flest innstillinger i Øst i 2024. Feil på kjøretøy er en utfordring i sektoren, da spesielt på type 69, som er det eldste materiellet og som hovedsakelig trafikkerer Østfoldbanen. Innstillinger på kode 85 på persontog skyldes i hovedsak innstillinger for å ta inn forsinkelse.

Tabell 2: Hendelsene som har påvirket trafikken i Øst-Norge mest i 2024.
Hendelsene er sortert etter summen av antall forsinkede tog og antall innstilte tog.

Nr	Hendelse oppstått	Sted	Beskrivelse	Antall forsinkede tog	Forsinkelser - timer	Antall innstillinger
1	12.01.2024	Østlandet	Manglende materiell på linje L2x og L1	39	4	2416
2	20.12.2023	Follobanen	Arbeid/ visitasjon Blixtunnelen	576	92	1615
3	10.11.2024	Nationaltheatret	Røykutvikling og mulig brann i sporet	226	27	1503
4	22.04.2024	Oslo S	Feil på sporveksel mellom Oslo S og Nationaltheatret	276	123	276
5	16.04.2024	Østlandet	Fjernstyringen falt ut. Full stans i trafikken	347	209	160





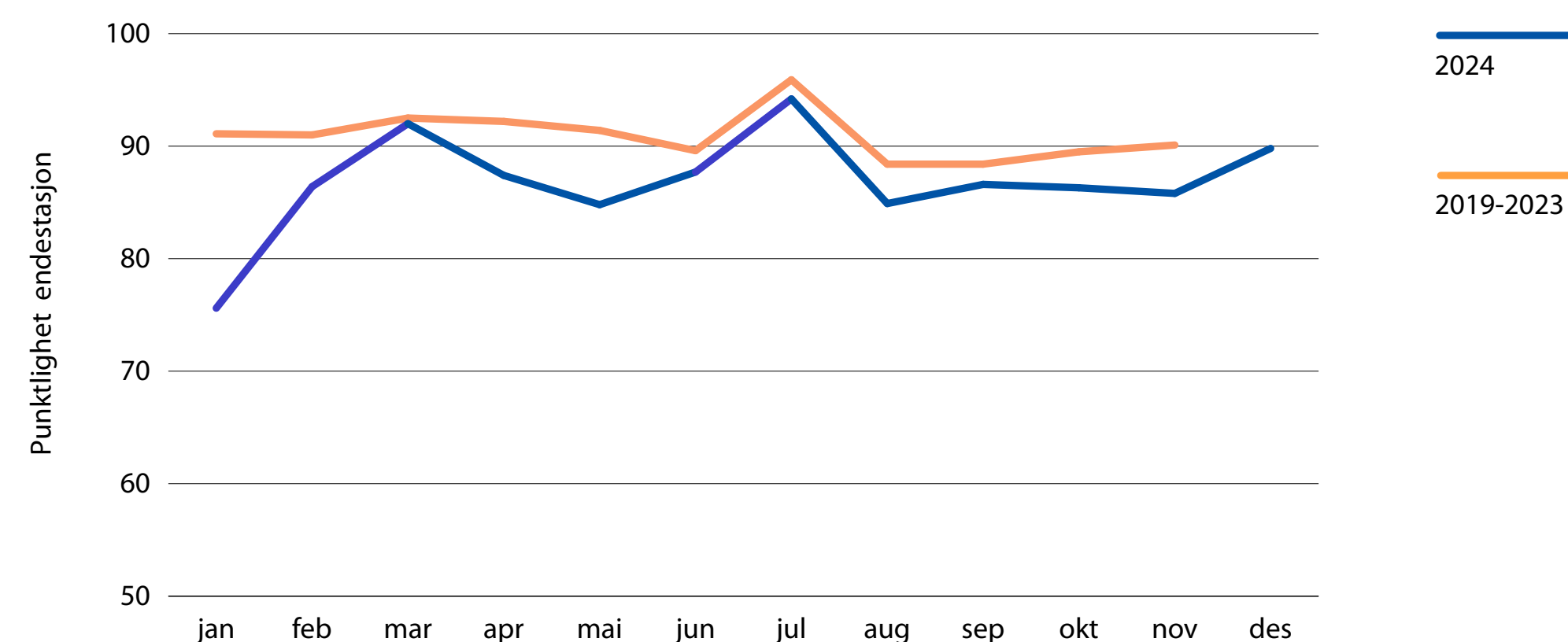
Drammenbanen

Dette er strekningen som har størst påvirkning på punktligheten totalt sett. Strekningen endte med en total punktlighet i 2024 på 86,7% som er 1,4 prosentpoeng lavere enn punktligheten i 2023 og 4 prosentpoeng lavere enn resultatet for årene 2019-2023. Det er i stor grad akutte infrastrukturhendelser som påvirker punktligheten og regulariteten, spesielt er strekningen utsatt for signalfeil. I 2024 stod signalfeil for nesten 25% av forsinkelsestimene på Drammenbanen. Det er høy kapasitetsutnyttelse på strekningen og forsinkelser forplanter seg raskt fra et tog til et annet tog på fellesstrekningen mellom Asker og Oslo S.

I 2024 var det også flere begrensninger i infrastrukturen som skapte forsinkelser for togene på Drammenbanen. For det første skapte arbeidene i Blixtunnelen, og midlertidige ruter på Østfoldbanen, utfordringer som forplantet seg til tog gjennom Oslostunnelen og videre ut på Drammenbanen. I tillegg har det vært kapasitetsutfordringer på Asker i forbindelse med at flere tog snus der frem til Drammen stasjon står ferdig sommeren 2025.

→

Figur 11: Punktlighet til endestasjon for persontog på Drammenbanen.



Ser man på andel tog som ankommer endestasjon eller Oslo S innenfor en ti minutters margin så er resultatet 96,4 %, nesten 10 prosentpoeng bedre. Det betyr at selv om togene på Drammenbanen sliter med å holde seg innenfor fire minutter forsinkelse klarer de aller fleste togene og komme frem under ti minutter forsinket.



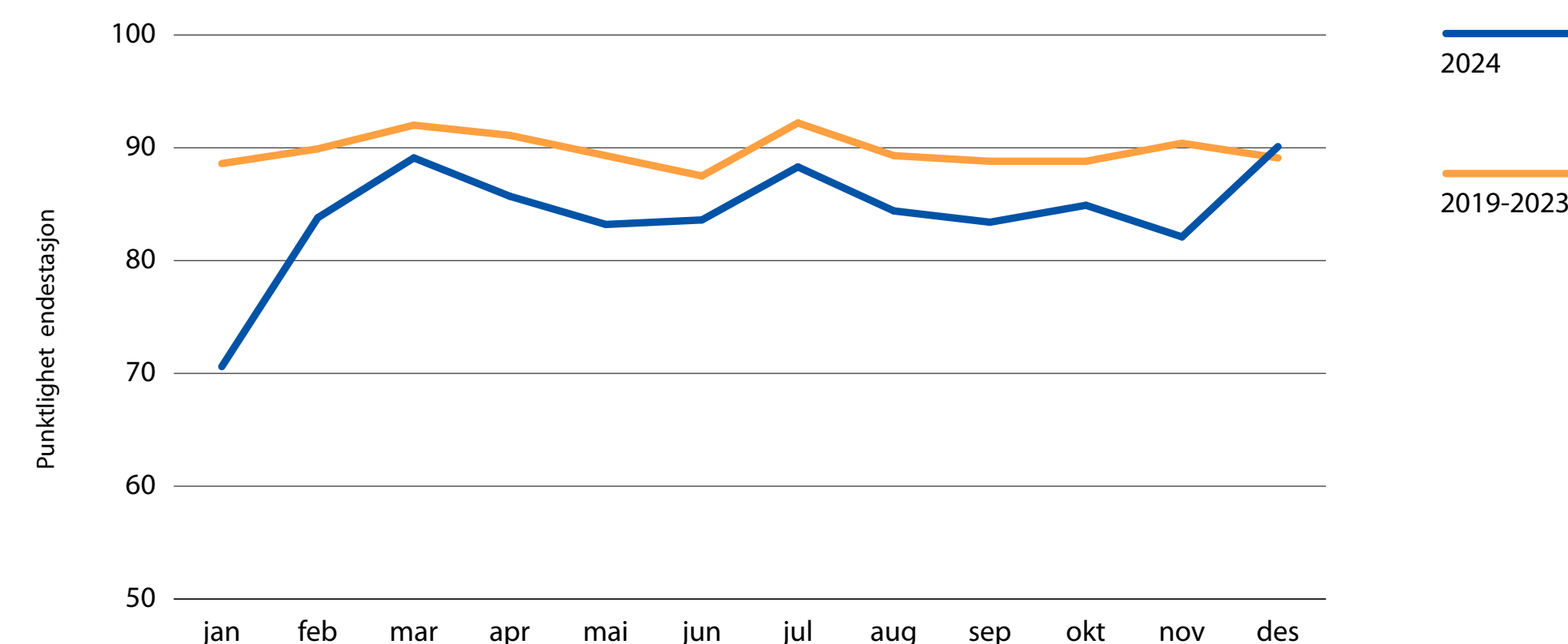


Gardermobanen

Punktligheten på Gardermobanen endte på 84,2 % i 2024 som er betydelig lavere enn resultatet de fem siste årene, på 89,8 %. I 2024 var signalfeil den største forsinkelsesårsaken på strekningen og stod for 32 % av forsinkelsestimene. Togene som kjører Gardermobanen kommer fra Kongsberg og Skien, som er strekninger med enkeltspor, noe som gjør at forsinkelsestimer raskt sprer seg i dette området og togene får et dårlig utgangspunkt til Oslo S og videre ut på Gardermobanen. Merk at Flytogets tilbringertjeneste til Oslo Lufthavn Gardermoen tilhører en egen kategori og er ikke inkludert i dette markedet.

Under sommerbruddet i 2024 var Hovedbanen stengt noe som medførte at godstog måtte kjøres i Romeriksporten. I de tilfellene godstogene kjørte med farlig gods ble Romeriksporten stengt for annen trafikk. Det var også utfordringer knyttet til innmelding av hvilke tog som kjørte med farlig gods som førte til akutte stengninger i løpet av sommeren og forsinkelse på øvrig trafikk på Gardermobanen.

Figur 12: Punktlighet til endestasjon for persontog på Gardermobanen.





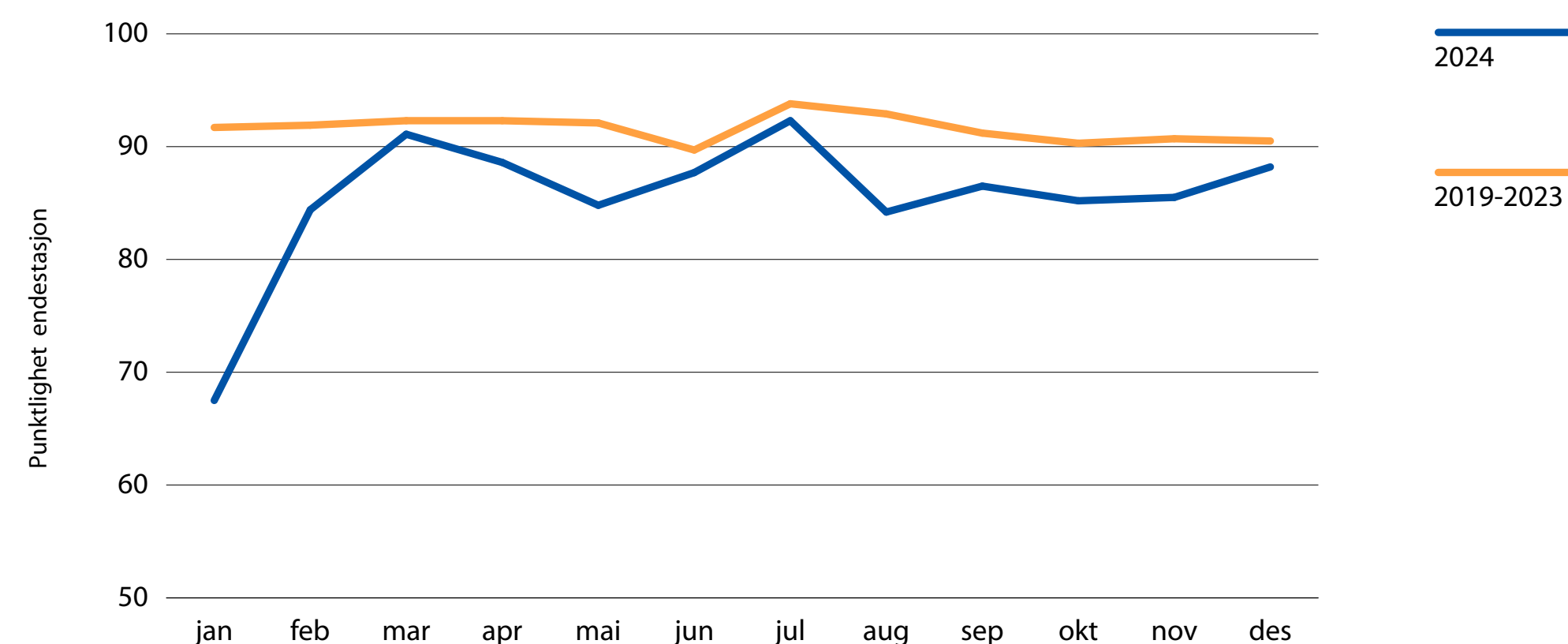
Hovedbanen

Punktligheten på Hovedbanen endte på 85,4 % i 2024 og var betydelig svakere enn resultatet de fem siste årene, som i gjennomsnitt lå på 91,6 %. Den svakeste måneden var januar, som i stor grad var preget av krevende værforhold og materiellutfordringer. Mai og august var også måneder med særlig svake resultater. Mai var preget av akutte hendelser som skapte store utfordringer på enkeltdager, og som i sum trekker ned månedsresultatet betydelig, blant annet jordfeil på Oslo S og brann ved sporet mellom Lillestrøm og Kløfta. August var preget av flere saktekjøringer nord for Lillestrøm knyttet til vedlikeholdsarbeid.

Hovedbanen trafikkeres av linje L1 og R13. L1 er linjen med flest avganger i landet, og dermed også linjen som påvirker det totale punktlighetsresultatet mest. L1 har for øvrig en forholdsvis stram ruteplan, og rushtidspunktligheten er en utfordring på strekningen Oslo S-Lillestrøm. L1 kommer fra Drammenbanen, hvor det har vært utfordringer med trafikkavviklingen (Blixtunnelen).

Hovedbanen skal for øvrig gjennom omfattende fornyelser de kommende årene. Dette forventes å skape driftsforstyrrelser gjennom bruddperioder og saktekjøringer de første årene, men en økt pålitelighet på lengre sikt som følge av oppgradert infrastruktur.

Figur 13: Punktlighet til endestasjon for persontog på Hovedbanen.



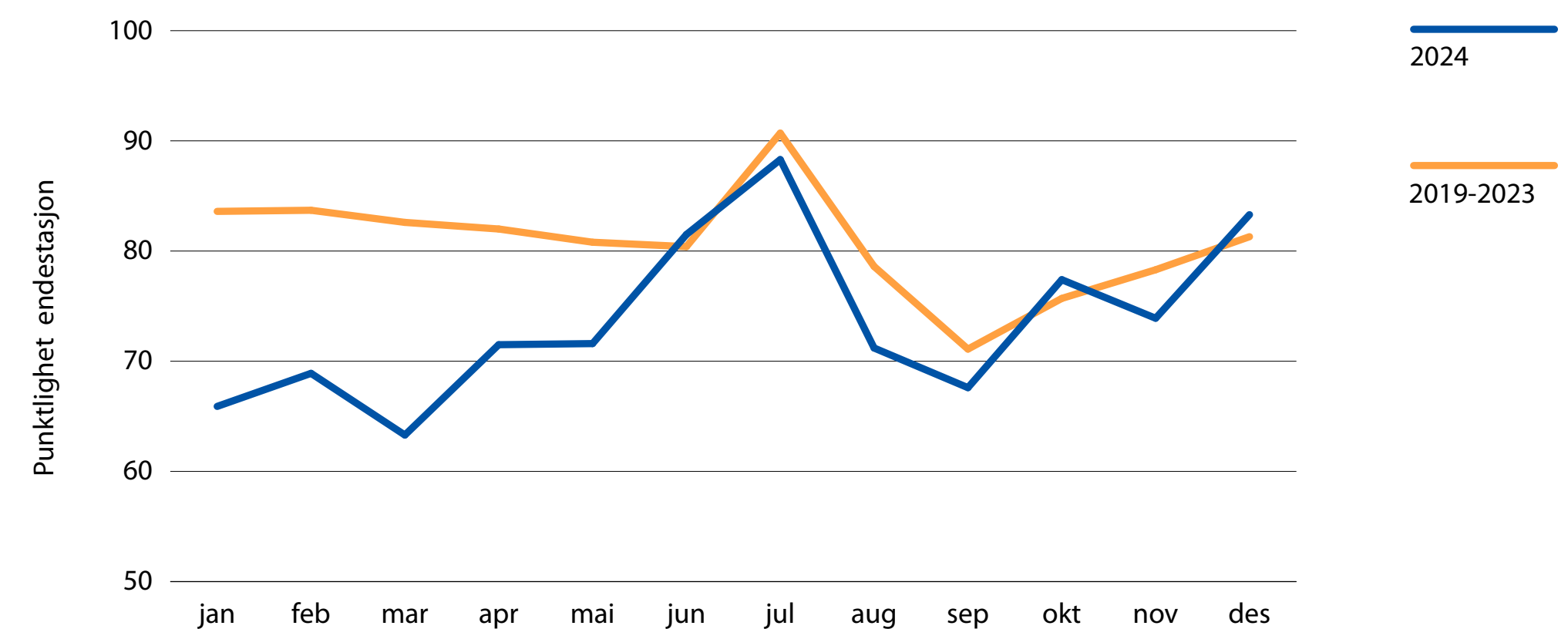


Kongsvingerbanen

Resultatet i 2024 endte på 73,3 %, som er lavere enn gjennomsnittet for de fem siste årene, på 80,5 %. Saktekjøringer og kapasitetsutfordringer er kjente problemer på strekningen. I tillegg skaper forsinkelser fra Sverige utfordringer for trafikkavviklingen på strekningen. Banen er erklært overbelastet.

Resultatet i juli lå betydelig høyere enn resten av året og skyldes at det gikk færre tog på strekningen, både person- og godstrafikk i perioden. Desember skilte seg også positivt ut. Persontogene på Kongsvingerbanen har blant annet en systemkryssing på Seterstøa og i ruteplanen for 2024 var det togene fra Lillestrøm som kom først inn til denne kryssingen. Dette ble endret i ruteplanen for 2025, som trådte i kraft 15.12.2024, og togene fra Kongsvinger kommer først inn til kryssingen. Denne endringen ga en positiv effekt.

Figur 14: Punktlighet til endestasjon for persontog på Kongsvingerbanen



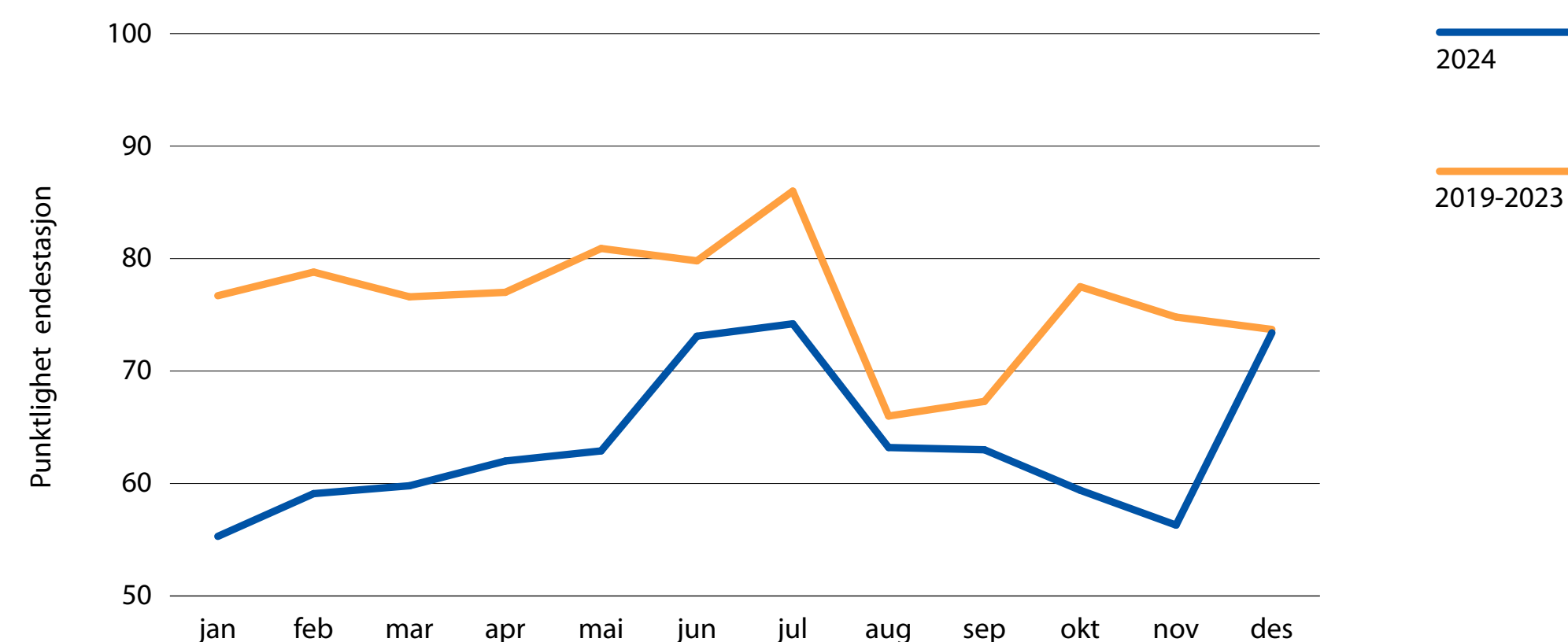


Kongsvingerbanen

(Over Charlottenberg)

Togene som går til og fra Sverige over Kongsvingerbanen hadde punktlighet på 62,7 % i 2024, som er betydelig lavere enn resultatet de fem siste årene, på 76,1 %. Noe av årsaken til den høye differansen er at det ble kjørt betydelig færre tog i 2020 og 2021, grunnet Covid-19, som ga høyere punktlighet i perioden. Likevel er resultatet i 2024 også betydelig lavere enn fjorårets resultat, på 74,4 %, til tross for at produksjonen var på samme nivå. Den største årsaken til forsinkelse på linjen var forsinkelse fra Sverige. Det var togene i retning fra Sverige til Oslo som gjorde det klart dårligst i 2024, kun halvparten av togene ankom Oslo S innenfor punktlighetsgrensen på seks minutter.

Figur 15: Punktlighet til endestasjon på norsk side for tog over Charlottenberg.





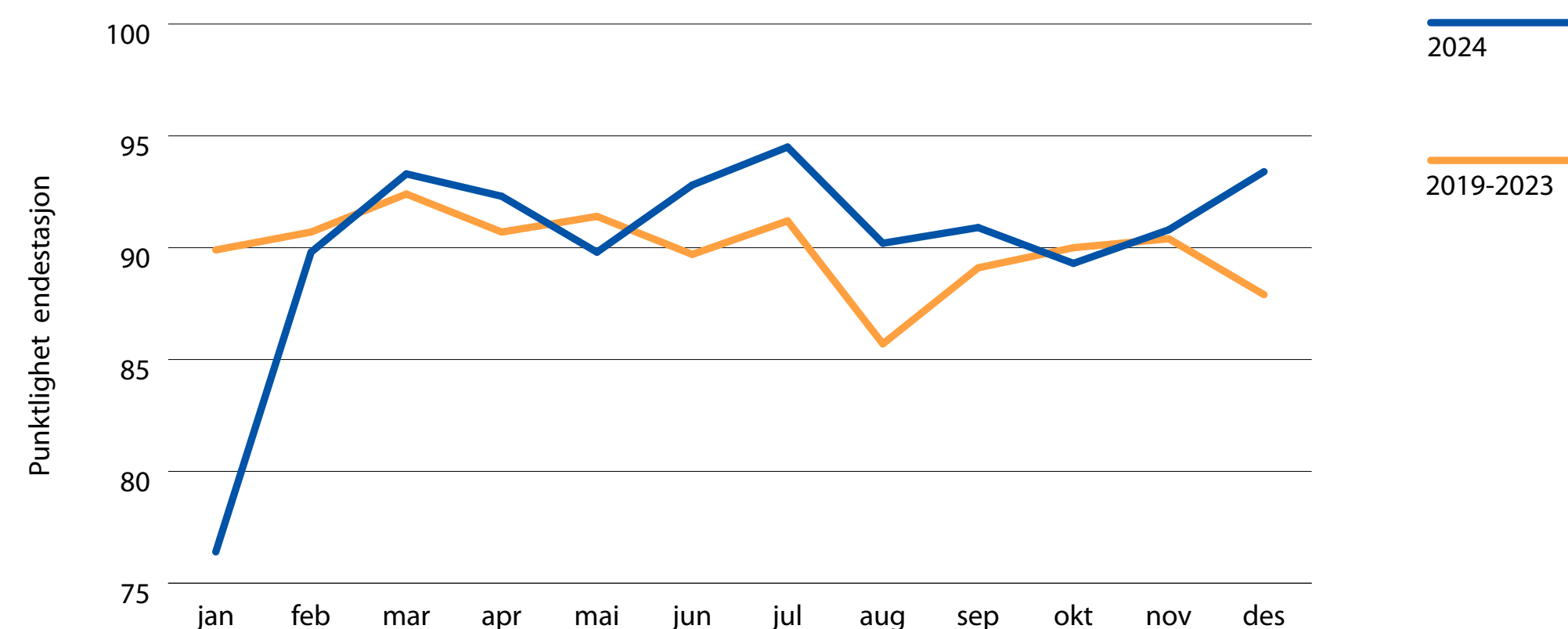
Østfoldbanen

Punktligheten på Østfoldbanen endte på 90,3 % i 2024, 0,9 prosentpoeng dårligere enn resultatet for 2023, men 0,4 prosentpoeng bedre enn for resultatet for perioden 2019-2023. Dette inkluderer persontog på både østre og vestre linje, lokaltogene og de som kjører Blixtunnelen. For markedene i Øst-Norge var Østfoldbanen det eneste markedet som presterte bedre i 2024 enn de fem siste årene sett under ett.

Fra 14. april 2024 begynte Bane NOR arbeidet med å skifte ut strømlinjene og justere sporvidden i Blixtunnelen, som gjorde at kun ett løp var åpent om gangen frem til 15. desember. Det ble laget en midlertidig ruteplan for å imøtekomme disse endringene. Blixtunnelen ble benyttet for togene fra Ski mot Oslo i morgenrush og fra Oslo mot Ski på ettermiddagene for kortest mulig reisetid på avganger med størst passasjervolum. Resten av togene måtte kjøre på samme bane som lokaltoget L2, med økt reisetid på 20 minutter. Med robuste ruter gikk det ganske bra med togene på Østfoldbanen, men det er verdt å nevne at situasjonen skapte mindre fleksibel avvikshåndtering, spesielt for togene mellom Oslo og Halden.

I tillegg til infrastrukturfeil er punktligheten på Østfoldbanen preget av feil på materiell. Dette gjelder spesielt lokaltogene mellom Oslo og Ski som kjøres

Figur 16: Punktlighet til endestasjon for persontog på Østfoldbanen.



med det eldste togmateriellet; type 69. Type 69 er den togtypen i produksjon som har flest feil pr. kjørte kilometer og i så måte forventes nye lokaltog i Østlandsområdet å gi en positiv effekt for punktlighet og regularitet. Lokal- og regiontoglinjene til/fra Ski og Moss har prestert godt, mens regiontogene til/fra Halden og Gøteborg har hatt større punktlighetsutfordringer hvorav de fleste forsinkelser skyldes forhold på svensk side.

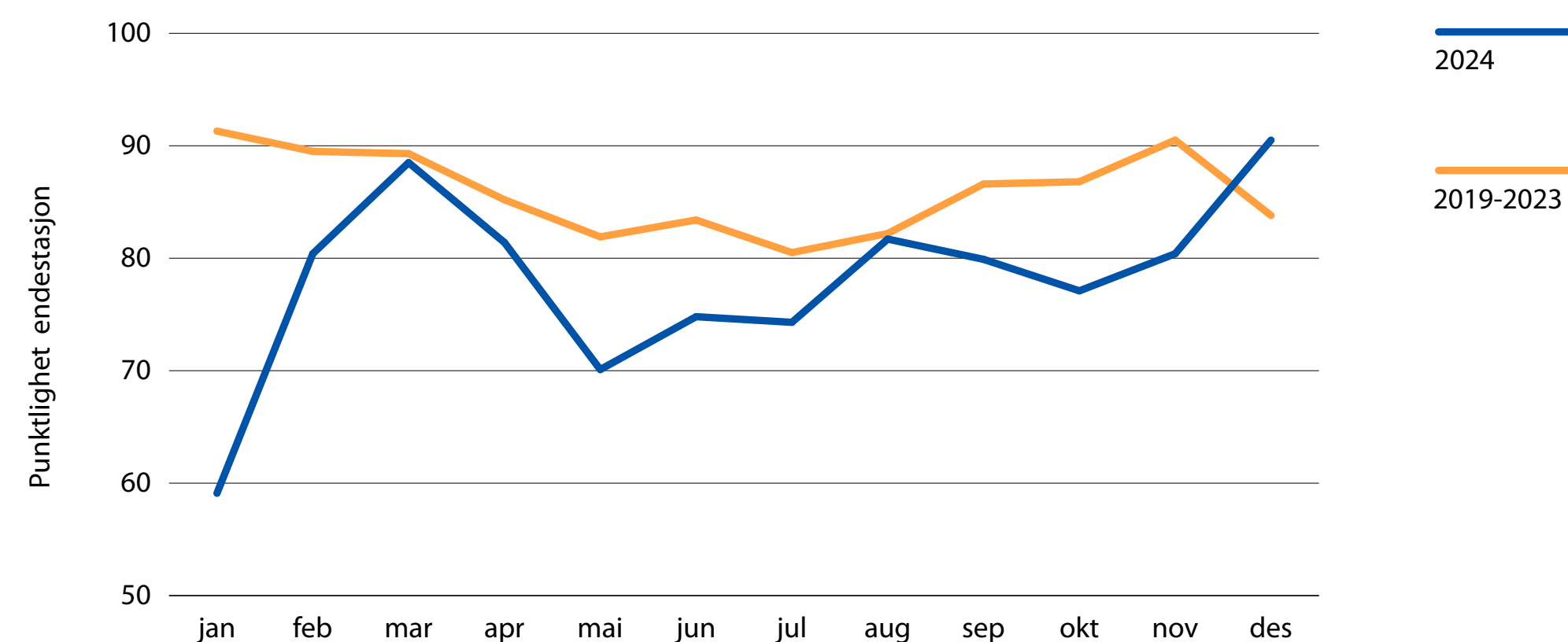


Østfoldbanen

(Over Kornsjø)

Togene til og fra Sverige via Østfoldbanen hadde punktlighetsresultat på 78,2 % i 2024. Dette er lavere enn resultatet de fem siste årene, på 86,2 %, men må ses i sammenheng med at det ble kjørt betydelig færre tog i 2020 og 2021 grunnet Covid-19. Resultatet i 2024 er ca. to prosentpoeng lavere enn i 2023, men det er verdt å merke seg at antall grensepasserende tog over Kornsjø økte med ca. 80 % fra 2023 til 2024. Tog i retning fra Sverige hadde ca. to prosentpoeng lavere resultatet enn tog i motsatt retning og det var kode 91 – «forsinkelse til/fra utlandet» som utgjorde flest forsinkelsestimer. I midten av desember ble det, i forbindelse med ruteendring, gjort justeringer i rutene på svensk side som er forventet å gi positiv effekt for punktligheten over Kornsjø fremover.

Figur 17: Punktlighet til endestasjon på norsk side for persontog over Kornsjø.



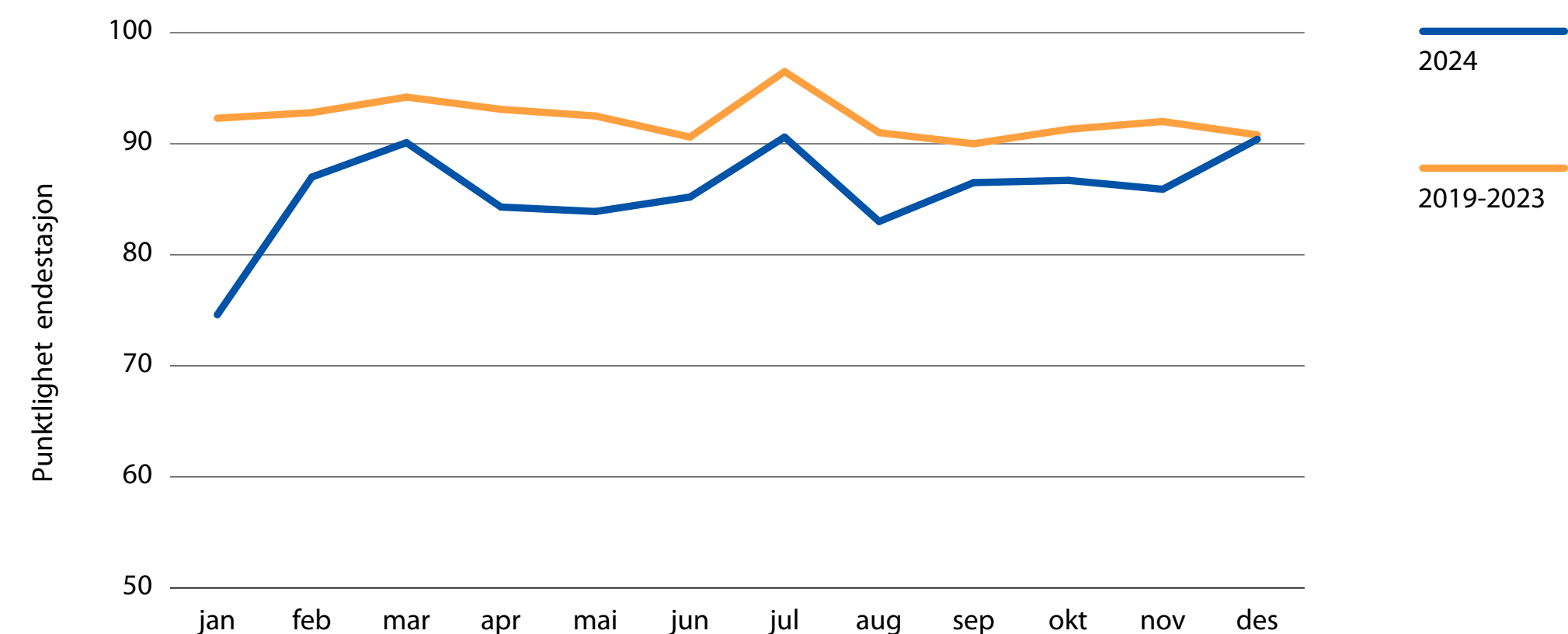


Flytoget

Flytogets ankomstpunktlighet til Gardermoen endte på 89,6 % i 2024, som er en nedgang på 1,8 prosentpoeng fra 2023. Totalt var punktligheten til Flytoget 85,5 % i 2024, som er 6,6 prosentpoeng lavere enn resultatet for perioden 2019 – 2023. Deler av nedgangen skyldes midlertidig ruteplan grunnet stenging av et spor i Blixtunnelen, som har ført til nye ankomst- og avgangstider til Oslo S, endring av antall tog i sekvens gjennom Oslotunnelen samt høy kapasitetsutnyttelse i Osloområdet. I tillegg har det vært større konsekvenser av infrastrukturhendelser, som har påvirket Flytoget.

Fra påske 2023 har flytogene snudd på Asker i stedet for Drammen. Dette skyldes kapasitetsbegrensninger på Drammen stasjon i forbindelse med utbyggingsprosjektet Drammen-Kobbervikdalen, og at stasjonen er redusert til kun tre spor. Situasjonen vedvarer frem til sommeren 2025.

Figur 18: Punktlighet til endestasjon for Flytoget.



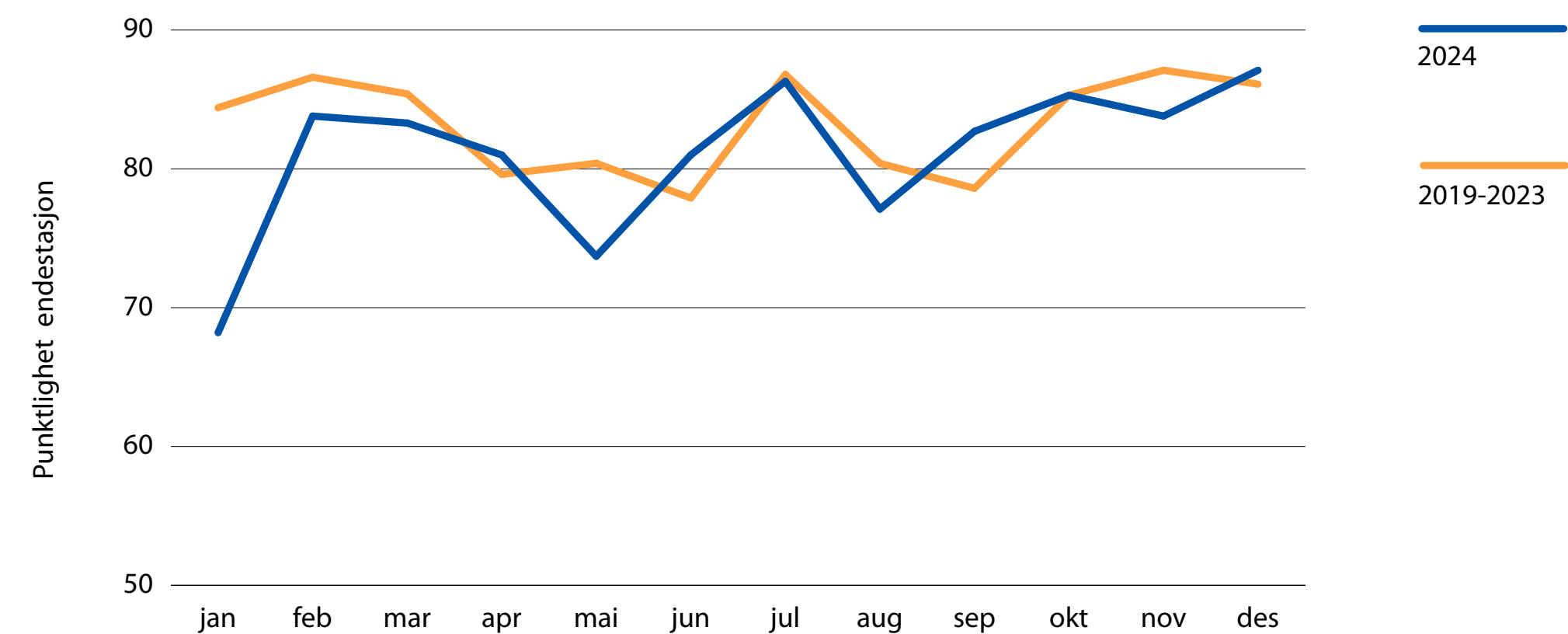


Dovrebanen

(Lillehammer-Oslo)

Linje RE10 mellom Oslo S og Lillehammer hadde punktlighetsresultat på 81,0 % i 2024. Dette er en økning på 2,9 prosentpoeng sammenliknet med 2023, men var lavere enn resultatet de fem siste årene sett under ett, på 83,3 %. Januar ble en krevende måned, også på Dovrebanen, men sett bort fra dette lå månedsresultatet på samme nivå som de fem siste årene, vist i Figur 19. Ser man bort fra trafikkavvikling var de største forsinkelsesårsakene på Dovrebanen i 2024 feil på sikrings- og signalanlegg, bane og togmateriell.

Figur 19: Punktlighet til endestasjon for persontog på Dovrebanen.





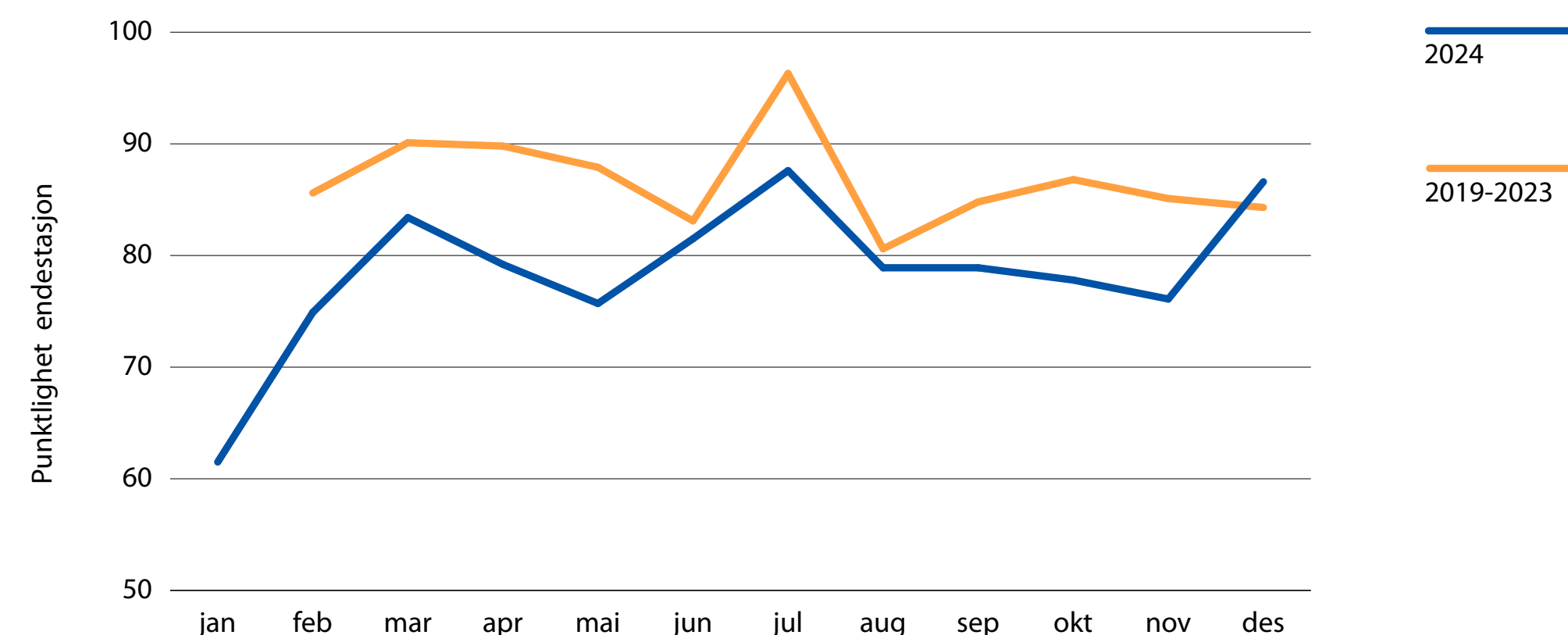
Vestfoldbanen

Punktligheten i 2024 endte på 78,0 %, 2,3 prosentpoeng lavere enn resultat i 2023 og 8 prosentpoeng lavere enn resultatet for perioden 2019-2023. En av hovedutfordringene er kombinasjonen av enkeltsporet strekning og stram ruteplan. Punktligheten på Vestfoldbanen varierer mye gjennom døgnet og i 2024 var punktligheten i rushperioden 66 %, mens punktligheten utenfor rushtid var 81,6 %.

På Vestfoldbanen har antall forsinkelsestimer knyttet til «Sikrings- og signalanlegg» økt mye i 2024 sammenlignet med tidligere år. Spesielt i april var det mye forsinkelse knyttet til dette, og de største feilene var sporfeltbelegg på Skoppum 21. april og feil på sporveksel i Oslotunnelen 22. april. Togene på Vestfoldbanen blir i stor grad påvirket av det som skjer på fellesstrekningen Asker – Oslo S, og over halvparten av forsinkelsestimene på Vestfoldbanen grunnet sikrings- og signalanlegg i 2024 er knyttet til feil som oppstod i Oslo-området, som skapte utfordringer med trafikkavviklingen og følgeforsinkelser i form av forsinkede og omlagte kryssinger, nedover Vestfoldbanen.

Trafikken på Vestfoldbanen ble også påvirket av begrenset sporkapasitet på Drammen stasjon, og situasjonen vil vedvare frem til sommeren 2025.

Figur 20: Punktlighet til endestasjon for persontog på Vestfoldbanen.

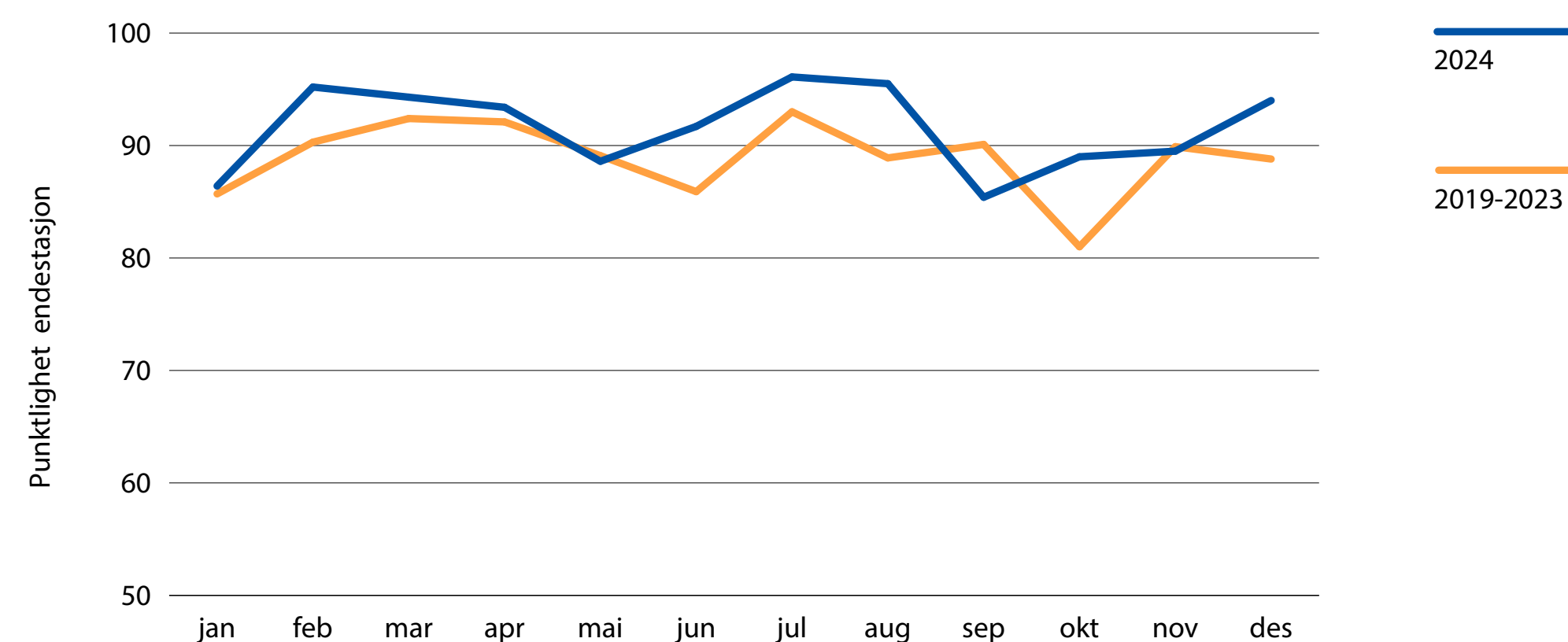




Bratsbergbanen

Punktligheten på Bratsbergbanen var 91,5 % i 2024. Dette resultatet er betydelig bedre enn 2023 som endte på 86,5 %, men på samme nivå som resultatet for de foregående årene. 2023 var imidlertid preget av ekstra visitasjonstider som følge av enmannsbetjente tog deler av året og i så måte var 2024 tilbake til «normalen» på Bratsbergbanen. Årsakene som påvirket punktligheten mest på Bratsbergbanen i 2024 var uønskede hendelser, herunder ulovlig ferdsel i spor, feil på kjøretøy, og enkelte infrastrukturfeil.

Figur 21: Punktlighet til endestasjon for persontog på Bratsbergbanen.

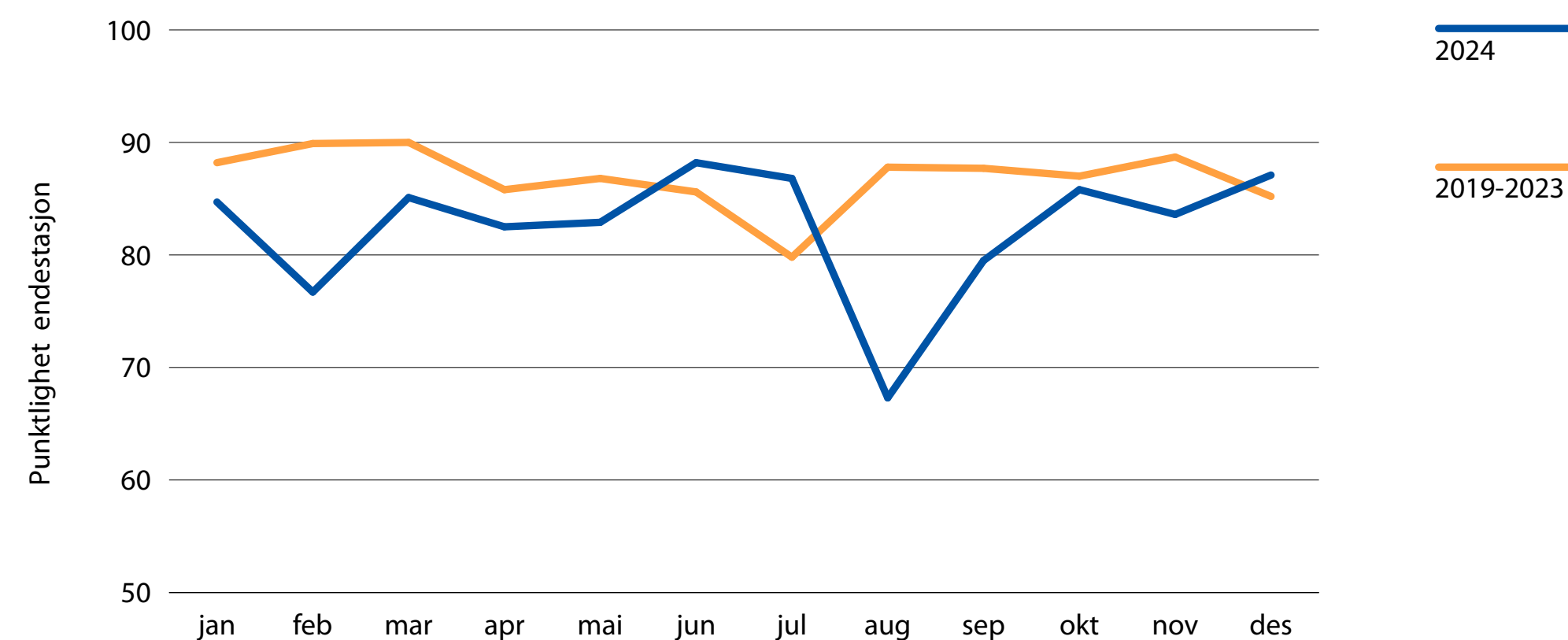




Gjøvikbanen

Punktligheten var 83,3 % i 2024, en liten nedgang fra 84,4 % i 2023. Hovedutfordringen på Gjøvikbanen er at det er en enkeltsporet strekning hvor forsinkelser sprer seg lett og kan vare i flere timer. Etter følgeforsinkelser var signalfeil den største forsinkelsesårsaken i 2024, men antall forsinkelsetimer grunnet signalfeil falt med 13 % i forhold til 2023. Forsinkelsetimer grunnet alle typer infrastrukturfeil ble redusert med hele 39 % fra 2023 til 2024. I august var det planlagte arbeider med innstilt trafikk i tre uker. Den siste uken i måneden ble preget av saktekjøringer i etterkant av arbeidene. Roa-Gjøvik var stengt i 4 uker på høsten pga. innføring av ERTMS på strekningen. 16. november ble systemet tatt i bruk. Oppstarten gikk forholdsvis bra, og det var få registrerte feil som førte til forsinkelser.

Figur 22: Punktlighet til endestasjon for persontog på Gjøvikbanen.



3.2

Sør-Norge

Sør-Norge omfatter lokaltogstrekningene Arendalsbanen, Jærbanen, og fjerntog mellom Oslo og Stavanger.

Sørlandsbanen har mange kurver med høyere tillatt hastighet for tog med krenning. Rutene er designet for disse togene, som de siste årene har hatt økende problemer med at blant annet denne teknologien er slitt ned og vanskelig lar seg vedlikeholde på et tilfredsstillende nivå. Dette stod, også i 2024, for en vesentlig del av forsinkelsene til F5 Sørtoget. Denne problemstillingen toppet seg rundt september, hvor punktligheten til Sørtoget var 37,5 %.

I januar ble punktligheten trukket ned av store snømengder og langvarige kuldeperioder som påvirket både infrastruktur og materiell. I mai sporet et godstog av mellom Skorstøl og Vegårshei som ødela blant annet 17.500 sviller. Strekningen var stengt i 2 uker, med påfølgende saktekjøring og lav punktlighet uken etter gjenåpning. Av tabell 3 kan man se at dette var den største enkelthendelsen i Sør-Norge i 2024.

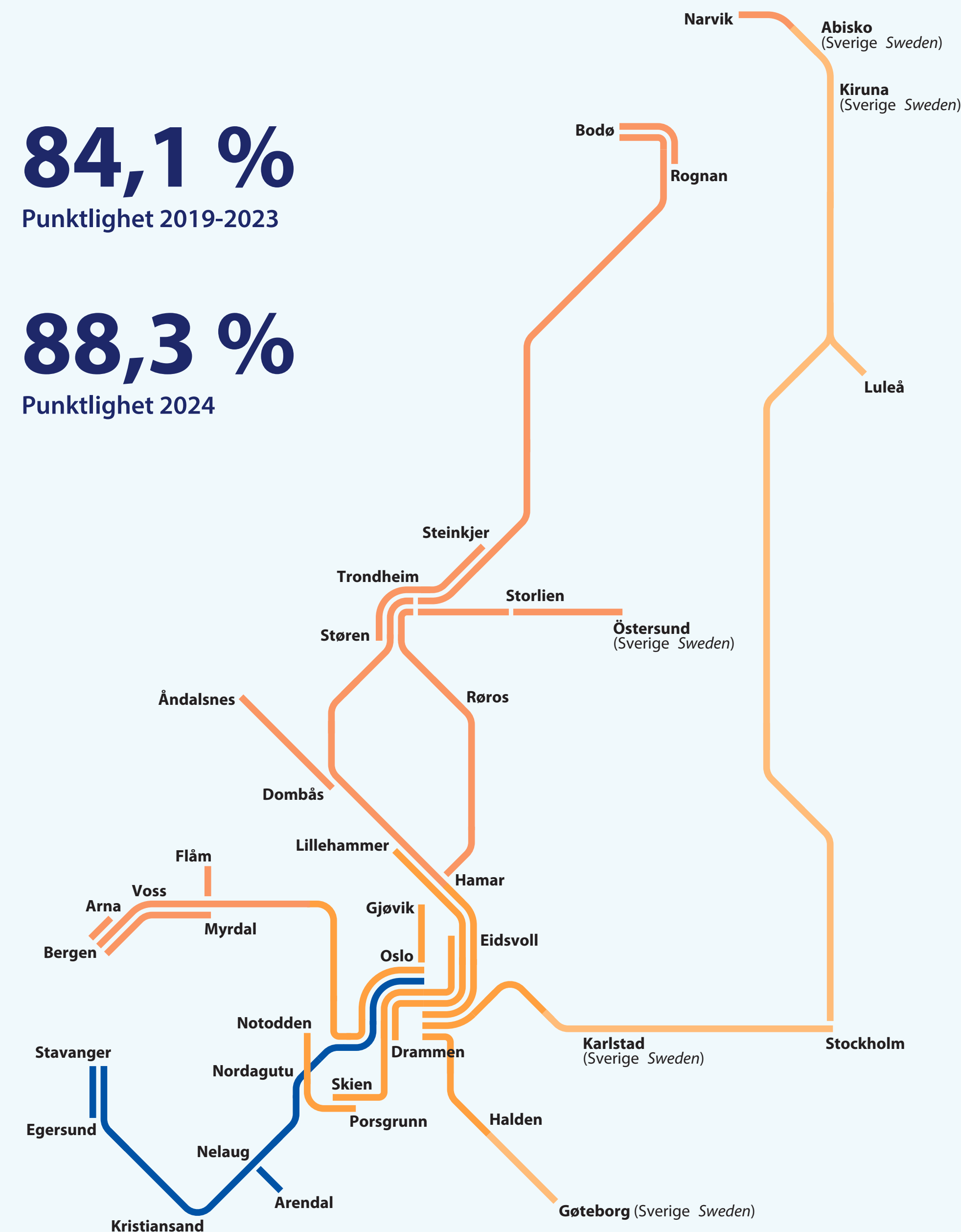
→

84,1 %

Punktlighet 2019-2023

88,3 %

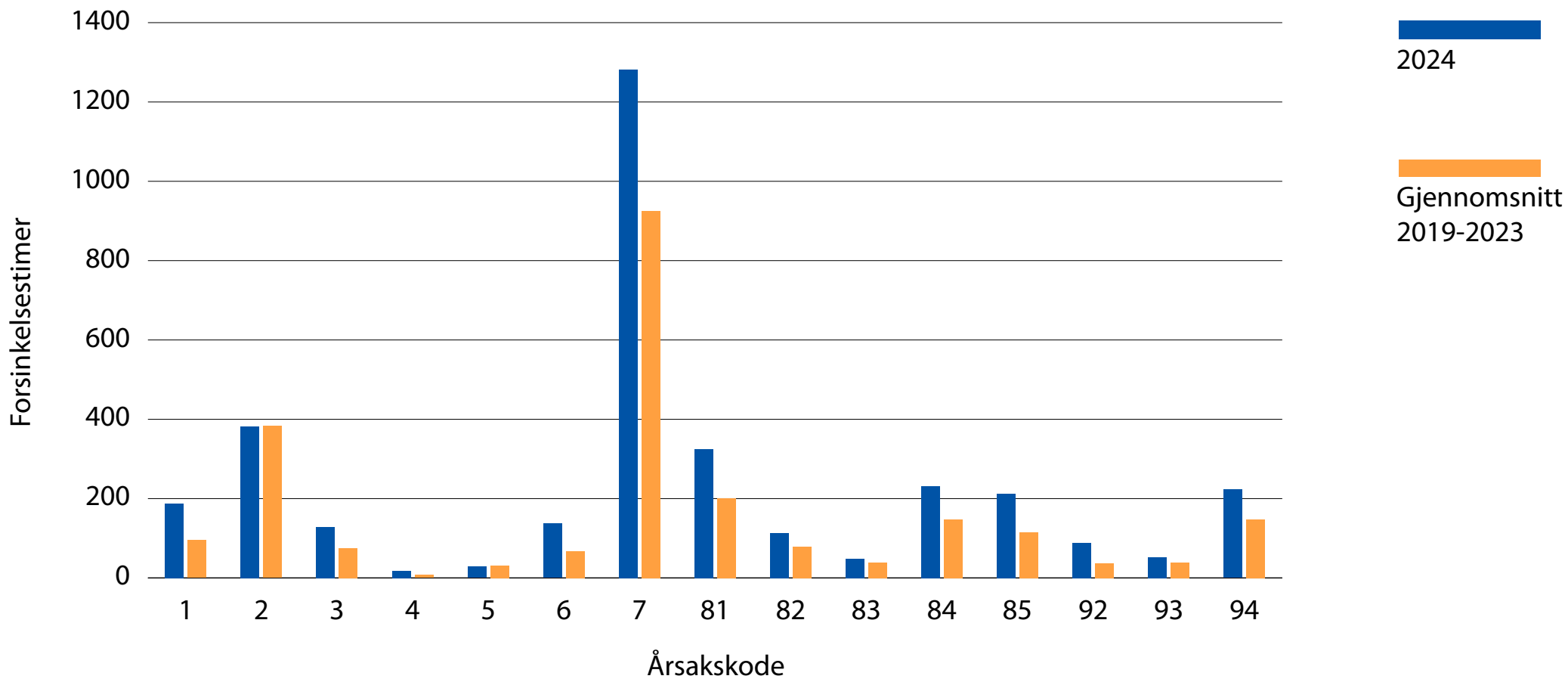
Punktlighet 2024



Den tette trafikken på Jærbanen har ikke rom for forsinkelser påført utenfra av godstog og fjerntog fra Sørlandsbanen. Trafikkavvikling utgjorde totalt 56,5% av alle forsinkelsestimene på linje L5 Jærbanen i 2024, noe som indikerer en høyt belastet strekning hvor forsinkelser raskt forplanter seg videre. Dette gjør strekningen svært sårbar for mindre forsinkelser.

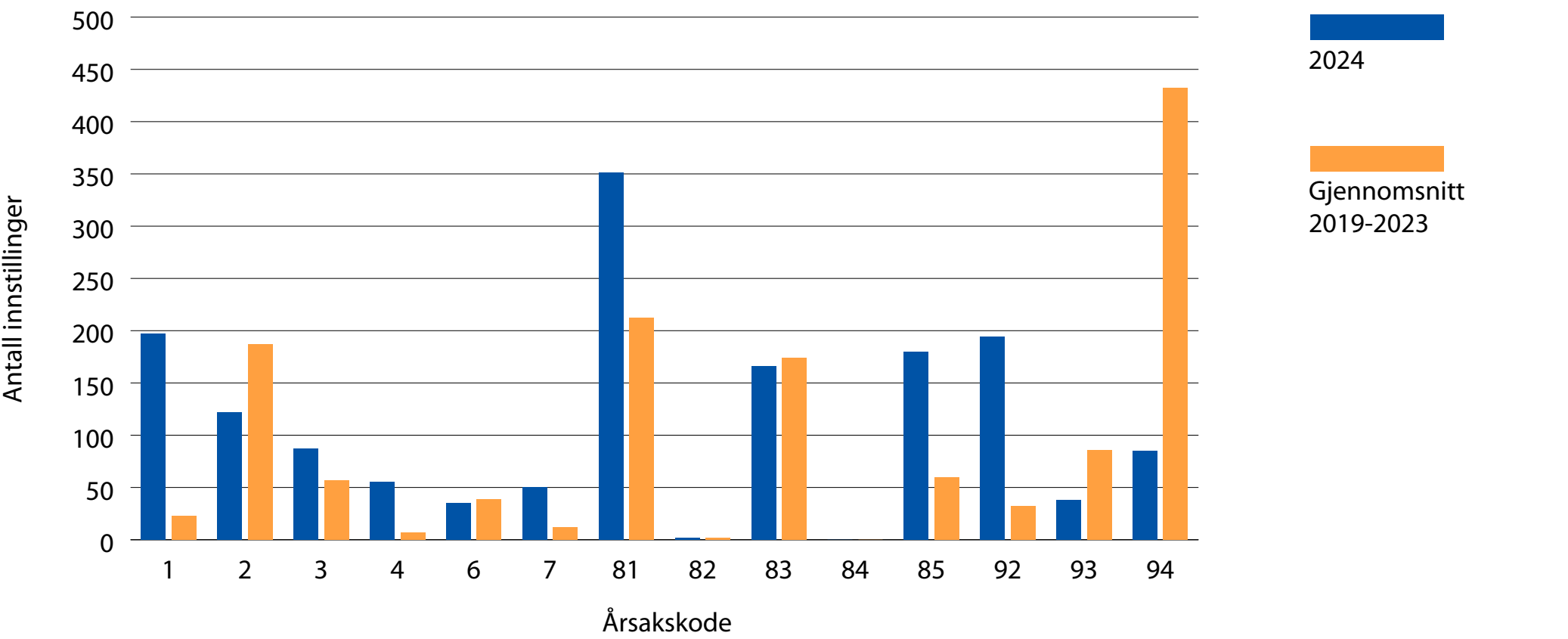
Ser man på antall innstillinger fordelt på årsakskode, vist i Figur 23, var feil på kjøretøy, kode 81, den største årsaken til akutte innstillinger i Sør-Norge.

Figur 23: Forsinkelsestimer på persontog i Sør-Norge i 2024, fordelt på årsakskode, sammenliknet med gjennomsnittet i 2019-2023. Ekstra persontog er ikke inkludert.



Det var også relativt mange innstillinger på grunn av avsporingen mellom Skorstøl og Vegårshei, og disse fordeler seg over kode 93 og kode 1 (oppryddingsarbeid og gjenoppretting av skadet infrastruktur etter avsporingen). Værforhold, kode 92, førte også til mange innstilte tog i 2024, deriblant grunnet snø og kulde i januar og store nedbørsmengder i september.

Figur 24: Innstillinger på persontog i Sør-Norge 2024 sammenliknet med gjennomsnittet i 2019-2023 fordelt på årsakskode. Planlagt arbeid (kode 5) er ikke inkludert. Ekstra persontog er ikke inkludert.



Tabell 3: Hendelsene som har påvirket trafikken i Sør-Norge mest i 2024. Hendelsene er sortert etter summen av antall forsinkede tog og antall innstilte tog.

Nr	Oppstått dato	Hendelse	Beskrivelse	Antall forsinkede tog	Forsinkelser – timer	Antall innstillinger
1	20.05.2024	Skorstøl - Vegårshei	Avsporing	130	69	150
2	10.12.2024	Orstad – Ganddal	Dump i sporet.	67	13	27
3	01.01.2024	Arendalsbanen	Stengt grunnet store snømengder	0	0	72
4	03.01.2024	Neslandsvatn	Begrensede kryssingsmuligheter grunnet store snømengder.	30	21	35
5	15.01.2024	Varhaug	Feil på kontaktledning.	29	6,37	29

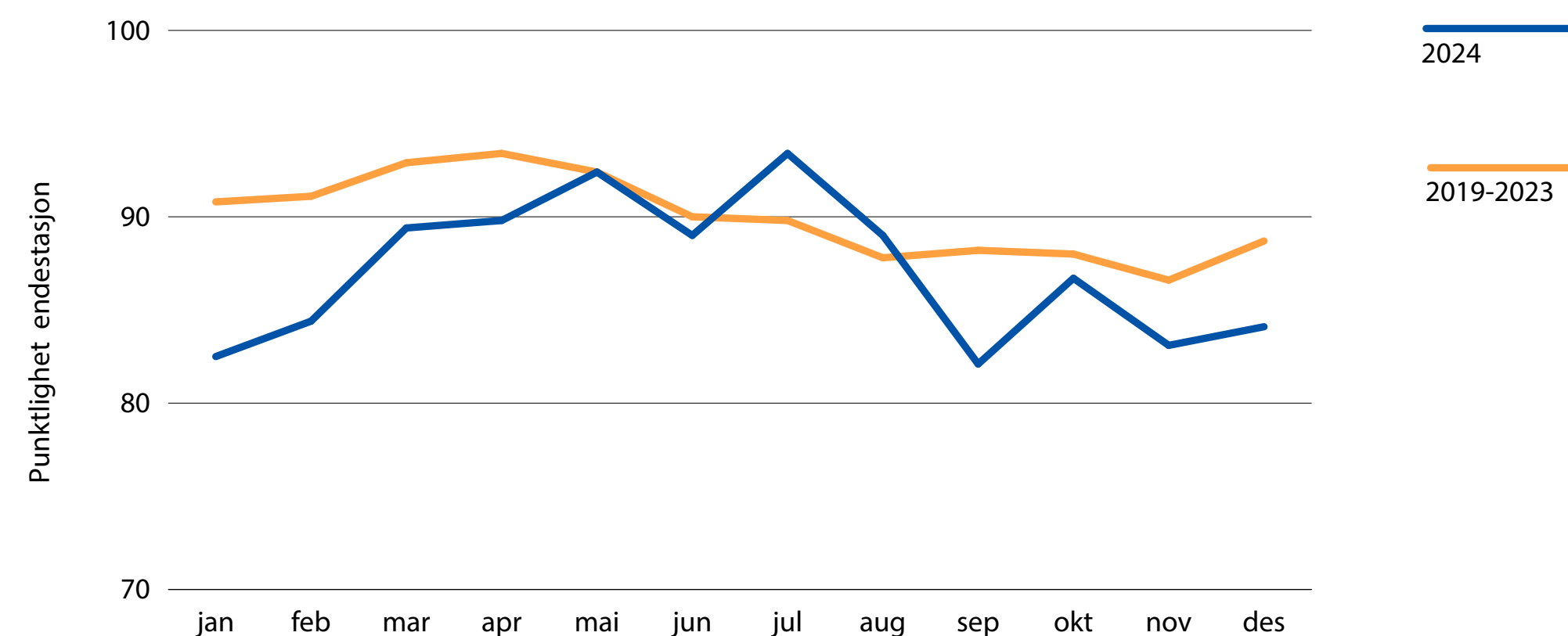


Jærbanen

Resultatet i 2024 endte på 86,9 %, det samme som i 2023. Den tette trafikken på den enkeltsporede delen av strekningen hadde liten evne til å absorbere mindre forsinkelser, og var i stor grad berørt av sene gods- og fjerntog på strekningen. Hovedutfordringene er i morgen- og ettermiddagsrush. Signalfeil og personer i spor er i likhet med i 2023 den største bidragsyteren til forsinkelsestimer, men forsinkelsestimene har falt med hhv. 24 % og 21 % sammenliknet med fjoråret.

Punktligheten i rush ligger generelt mye lavere for lokaltogene som går helt til Egersund enn for de som går til hhv. Nærbø og Skeiane. Strekningen har dobbeltspor fra Skeiane og inn til Stavanger. Togene som betjener L5 Jærbanen er relativt gamle og har varierende teknisk tilstand. Trafikktettheten og ruteplanen på Jærbanen har ikke rom for tekniske feil, og svært små forsinkelser forplanter seg raskt via alle kryssingene på den enkeltsporede delen av strekningen.

Figur 25: Punktlighet til endestasjon for persontog på Jærbanen.



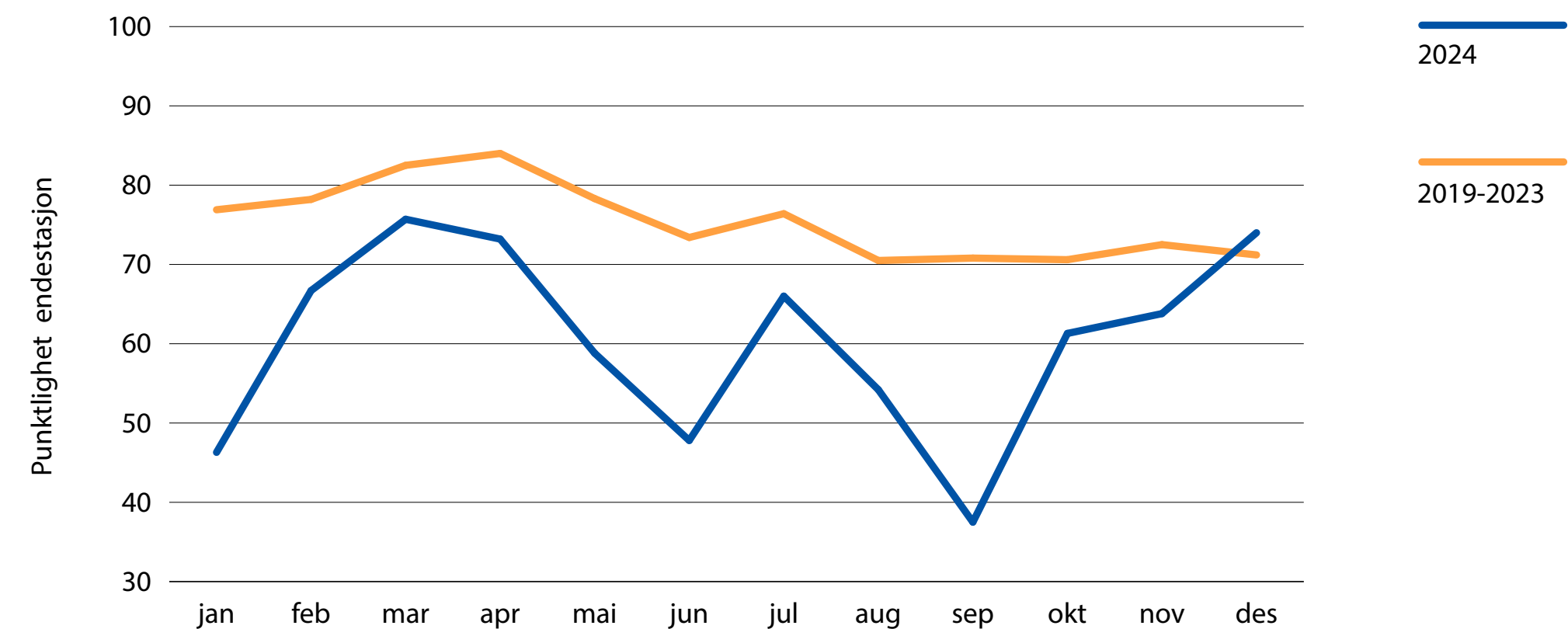


Sørlandsbanen fjerntog

Resultatet i 2024 endte på 60,6 % en nedgang fra 65,0 % i 2023. Dette er det svakeste resultatet siden målingene startet i 2010, og langt under resultatet for de siste fem årene på 75,1 %.

Den største bidragsyteren til forsinkelser i 2024 var feil på togselskapets materiell, og det største problemet her har vært feil på togenes krenge-system. Signalfeil er fortsatt en stor bidragsyter til forsinkelser, men det var 19 % færre forsinkelsestimer grunnet dette i 2024 sammenliknet med 2023. Sørlandsbanen ble også hardt rammet av en kald januar, noe som resulterte i at forsinkelsestimer knyttet til krevende værforhold firedoblet seg i 2024 sammenliknet med 2023.

Figur 26: Punktlighet til endestasjon for fjerntog på Sørlandsbanen.

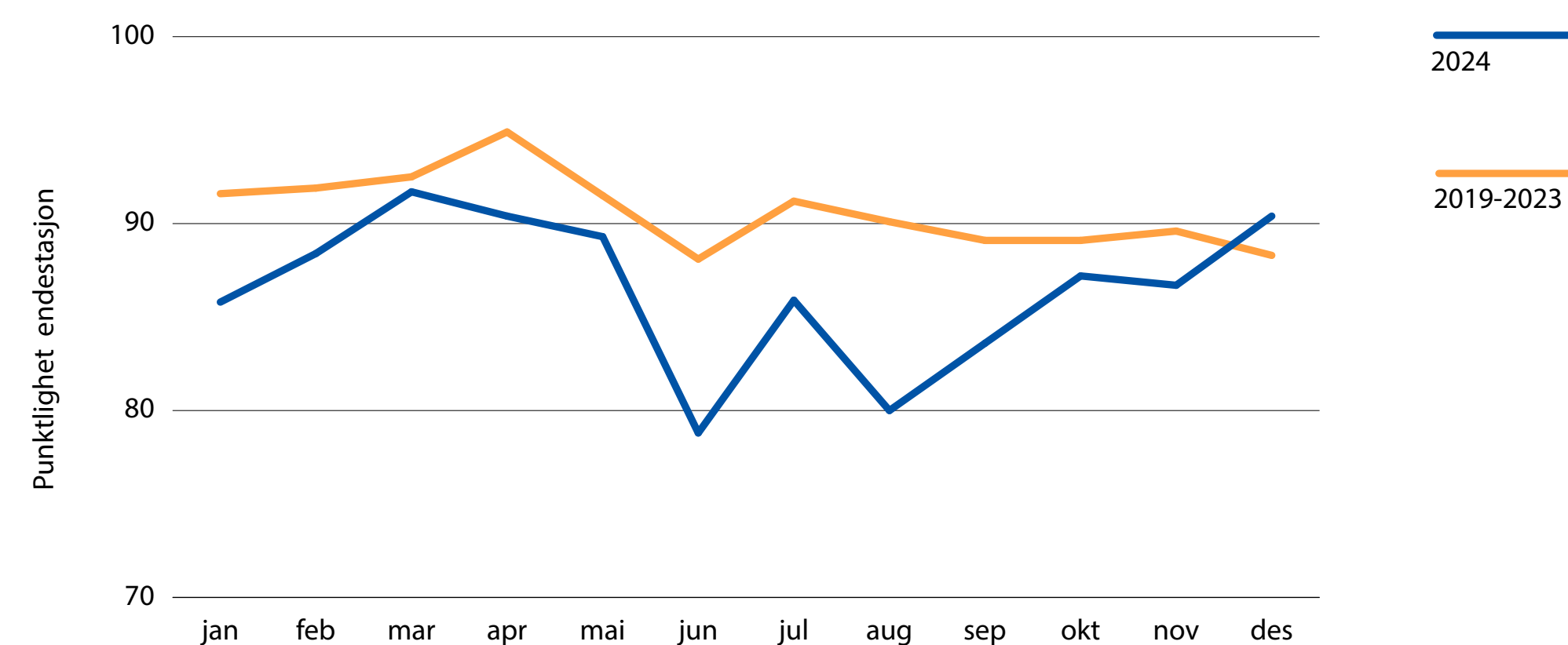




Arendalsbanen

Punktligheten på Arendalsbanen endte på 86,5 % i 2024, tre prosentpoeng lavere enn resultatet de fem siste årene sett under ett. Arendalsbanens punktlighet følger i stor grad Sørtogets punktlighet fordi den i praksis fungerer som tilbringertjeneste til og fra Sørlandsbanen.

Figur 27: Punktlighet til endestasjon for persontog på Arendalsbanen.



3.3

Vest-Norge

Vest-Norge omfatter strekningene Vossebanen, Bergen-Arna, Flåmsbana og fjerntogene mellom Oslo og Bergen.

Ser man bort fra forsinkelser grunnet trafikkavvikling, kode 7, var feil på sikrings- og signalanlegg årsaken til flest forsinkelsestimer i Vest-Norge i 2024. Kode 93 kommer i stor grad fra to avsporede godstog, ett i Arna i mars og ett mellom Voss og Urdland i november. Av tabell 4 ser man at dette var de to største enkelthendelsene. Den tredje største hendelsen var brann i et snøoverbygg mellom Fagernut og Hallingskeid etter at et slipetog hadde arbeidet i området.

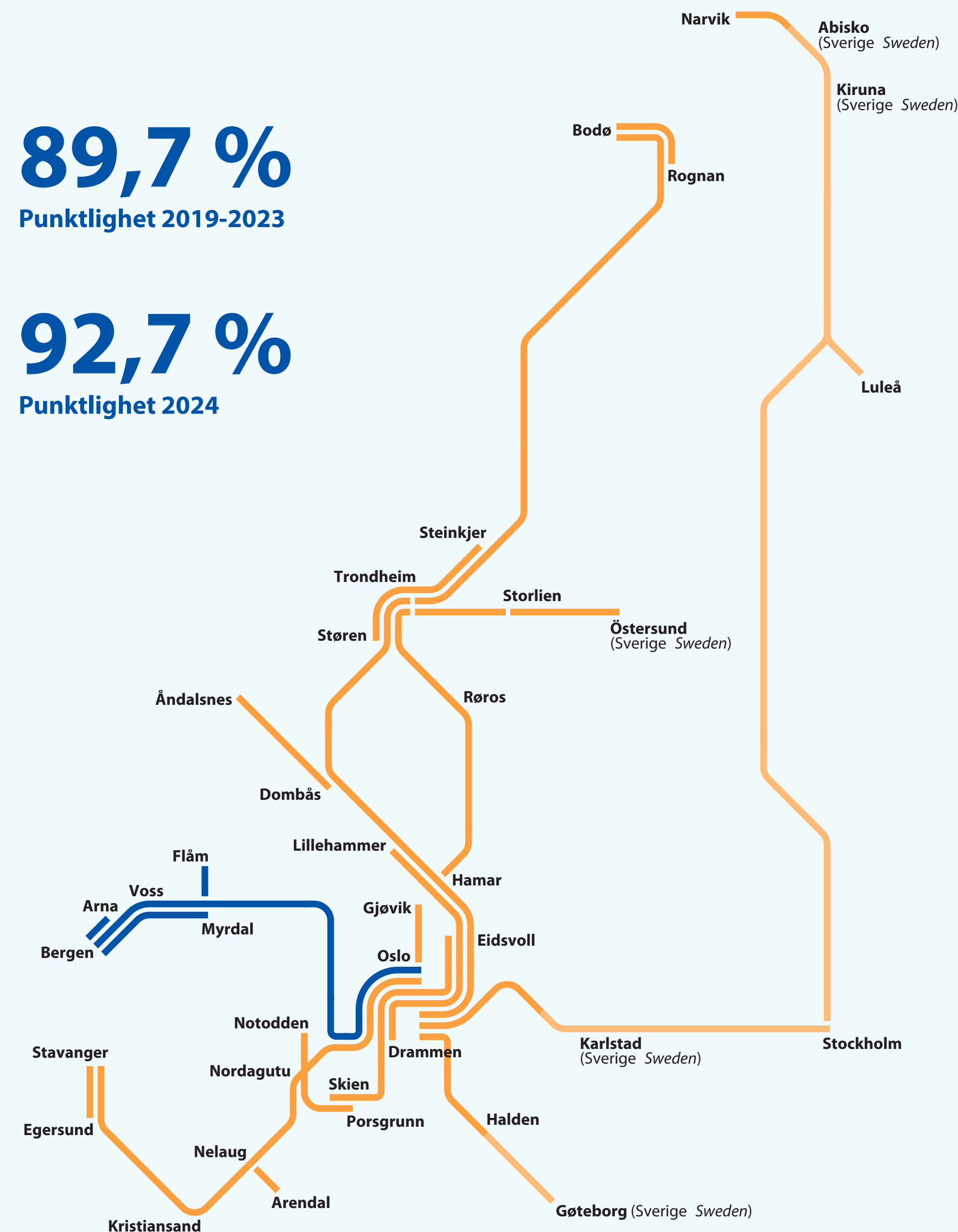
I mai ble nytt dobbeltspor mellom Arna og Bergen satt i drift. Dette bedret punktligheten i hele regionen, blant annet fordi tog som kjører mellom Arna og Bergen ikke lenger behøver å vente på motgående tog ved forsinkelser.

89,7 %

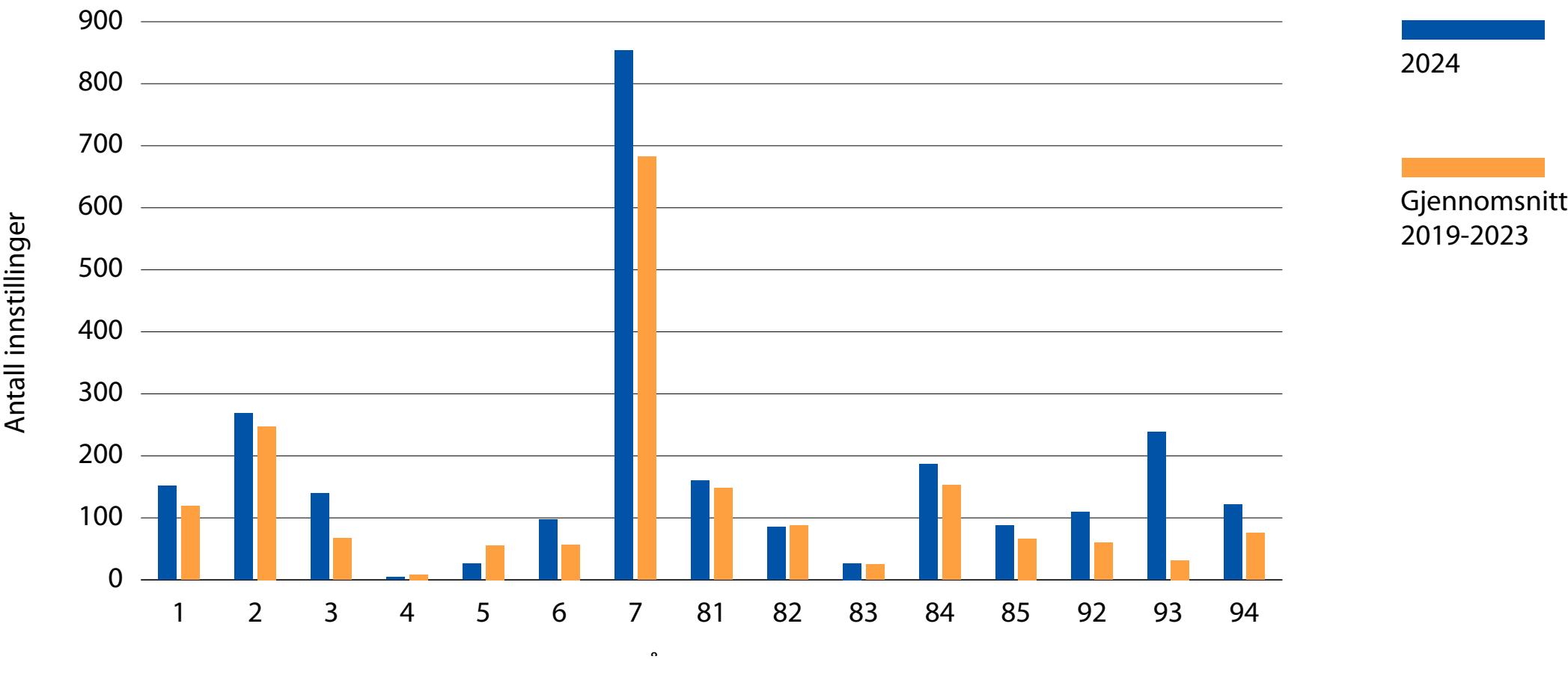
Punktlighet 2019-2023

92,7 %

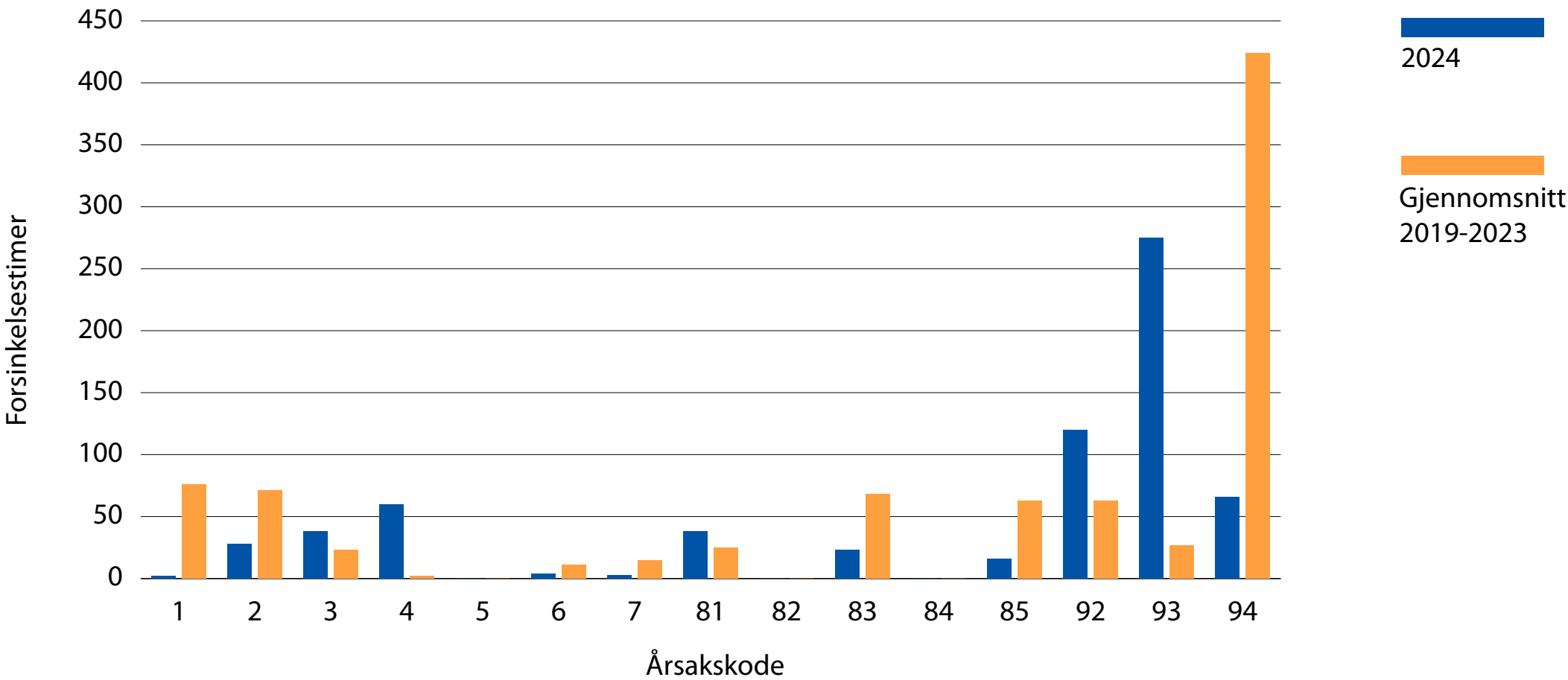
Punktlighet 2024



Figur 28: Forsinkelsestimer på persontog i Vest-Norge i 2024, fordelt på årsakskode, sammenliknet med gjennomsnittet i 2019-2023. Ekstra persontog er ikke inkludert.



Figur 29: Innstillinger på persontog i Vest-Norge 2024 sammenliknet med gjennomsnittet i 2019-2023 fordelt på årsakskode. Planlagt arbeid (kode 5) er ikke inkludert. Ekstra persontog er ikke inkludert.



Tabell 4: Hendelsene som har påvirket trafikken i Vest-Norge mest i 2024. Hendelsene er sortert etter summen av antall forsinkede tog og antall innstilte tog.

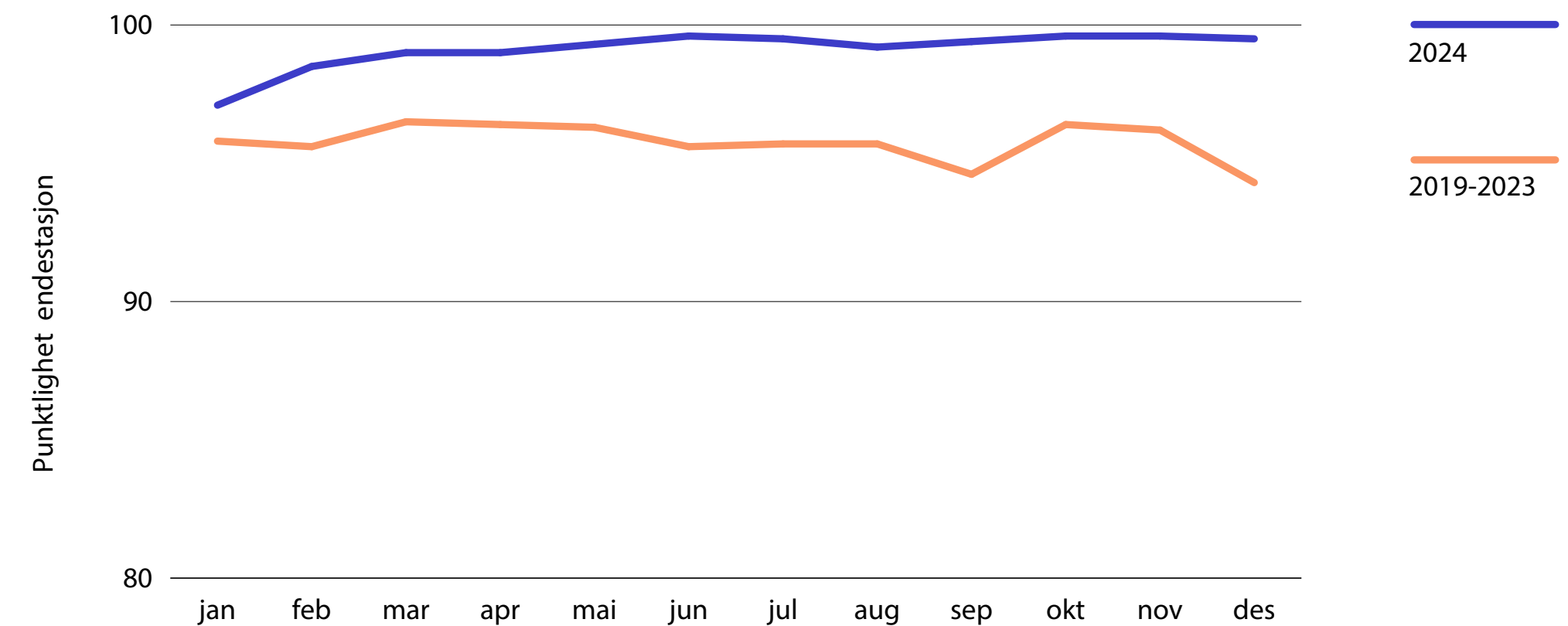
Nr	Oppstått dato	Hendelse oppstått	Beskrivelse	Antall forsinkede tog	Forsinkelser – timer	Antall innstillinger
1	22.03.2024	Arna	Avsporing	317	161	494
2	15.11.2024	Urdland – Voss	Avsporing	47	43	83
3	07.10.2024	Fagernut – Hallingskeid	Brann i snøoverbygg	49	37	42
4	25.12.2024	Øst	Feil med GSM-R telefonene	3	0,8	75
5	31.10.2024	Finse	Oransje beredskap grunnet store nedbørsmengder	18	4	48



Bergen-Arna

Resultatet i 2024 endte på 99,3 % en økning fra 96,0 % i 2023. Dette gjør linjen til landets beste med hensyn til punktlighet. Etter åpning av dobbeltsporet mellom Arna og Bergen har man doblet frekvensen av lokaltog mellom Bergen og Arna. Lokaltoget blir dessuten mye mindre påvirket av forsinkelser på regiontog og fjerntog som kjører på samme strekning nå som det utelukkende kjører på dobbeltsporet strekning.

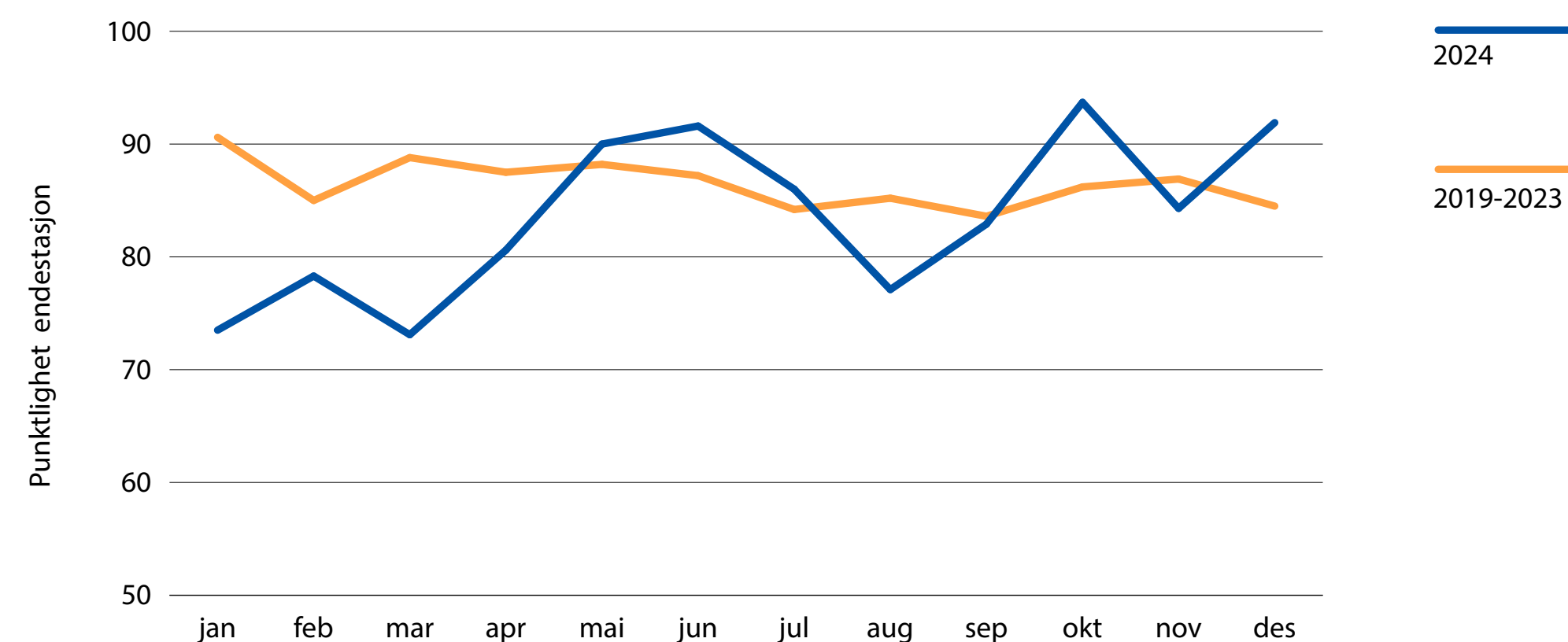
Figur 30: Punktlighet til endestasjon for lokaltog Bergen – Arna.



Vossebanen

Resultatet i 2024 endte på 83,8 %, en økning på 0,4 prosentpoeng fra 2023. De største hendelsene i 2024 var to avsporinger, 22. mars på Arna stasjon og 15. november mellom Voss og Urdland. Det var buss for tog i periodene det var stengt, noe som gir forsinkelser da togene må vente på busser. Antall forsinkelser grunnet feil på infrastrukturen har holdt seg på samme nivå som i 2023. Årsaken til at punktligheten har bedret seg på tross av de to store avsporingene er at det ble åpnet dobbeltspor mellom Arna og Bergen, noe som har økt robustheten i ruteplanen.

Figur 31: Punktlighet til endestasjon for persontog på Vossebanen.

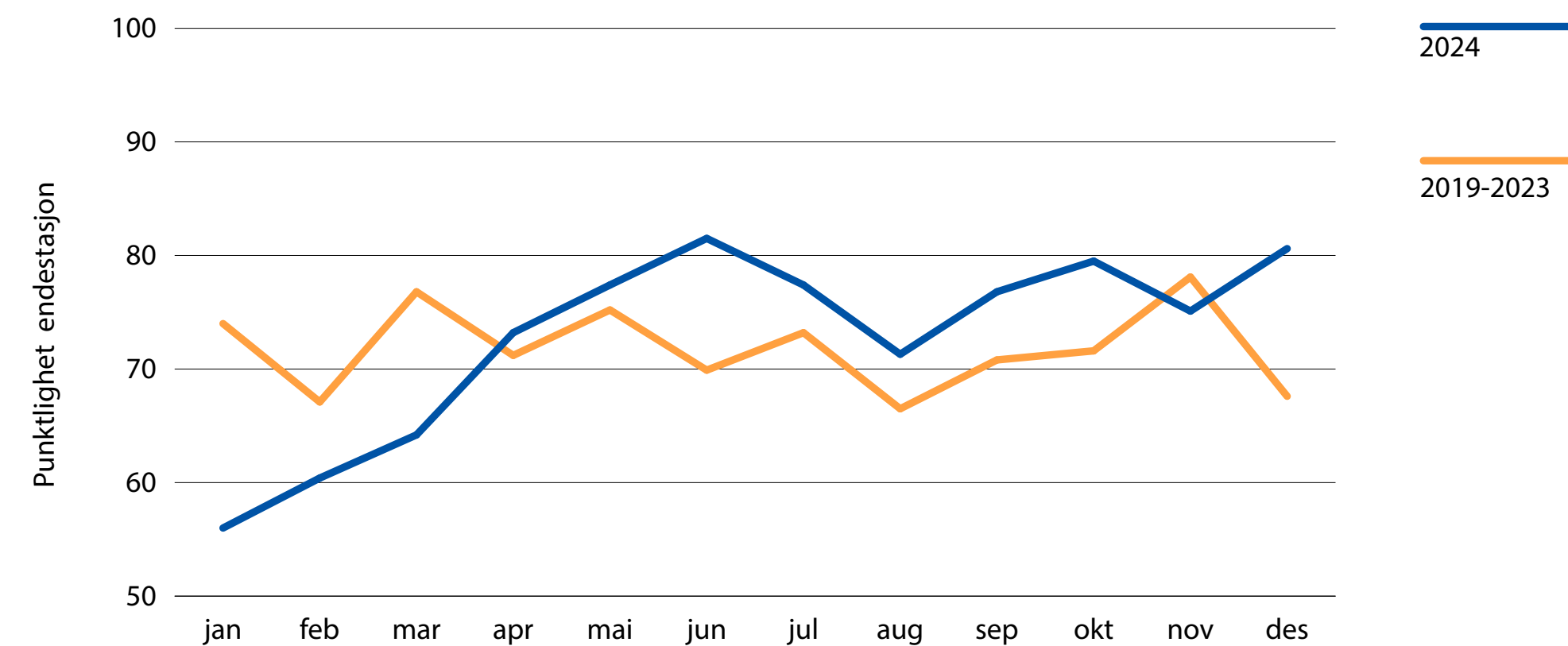




Bergensbanen fjerntog

Resultatet i 2024 endte på 74,1 %, en økning på tre prosentpoeng fra 2023. Det er tredje år på rad at dette markedet opplever en bedring i punktligheten sammenliknet med året før. Den største årsaken til forsinkelser var signalfeil, tett fulgt av feil på kjøretøy og uhell, nærmere bestemt flere avsporinger. Det har også vært en økning i forsinkelsestimer grunnet feil på kjøreledningen. På tross av dette har altså punktligheten økt betydelig i 2024 som følge av økt robusthet i ruteplanen etter åpning av dobbeltspor Arna – Bergen, og en betydelig reduksjon i forsinkelser grunnet planlagt arbeid, signalfeil og feil på sporet.

Figur 32: Punktlighet til endestasjon for fjerntog på Bergensbanen.

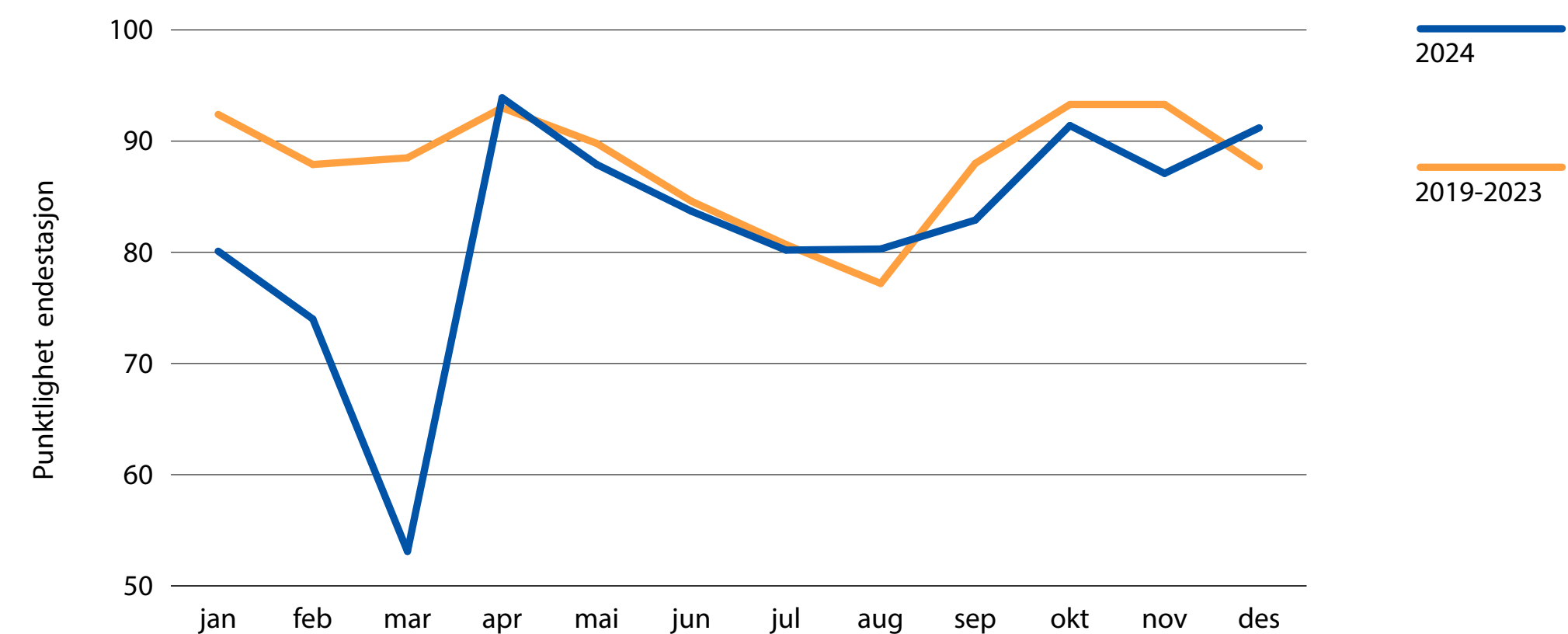




Flåmsbana

Punktligheten på Flåmsbana var 83 % i 2024, en nedgang fra året før. Linjen følger i stor grad punktligheten til langdistansetog på Bergensbanen, noe som forklarer nedgangen i mars da en avsporing i Arna førte til betydelige forsinkelser både på langdistansetog Bergensbanen og regiontog på Vossebanen. Punktligheten ligger normalt noe lavere gjennom sommeren enn resten av året, på grunn av turistsesong og mange reisende i forbindelse med det.

Figur 33: Punktlighet til endestasjon for persontog på Flåmsbana.



3.4

Midt- og Nord-Norge

Midt- og Nord-Norge omfatter tog på Dovrebanen, Raumabanen, Rørosbanen, Trønderbanen, Meråkerbanen, Nordlandsbanen, Saltenpendelen og Ofotbanen. Samtlige av disse strekningene er enkeltsporet.

Siden alle strekningene i dette området består av enkeltspor, langt mellom egnede kryssingsspor, sprer forsinkelser seg fort til andre tog. Dette forklarer hvorfor trafikkavvikling/følgeforsinkelser (kode 7), står for den klart største delen av forsinkelsestimer i området (Figur 34). Kode 7 utgjør 38 % av de totale antall forsinkelsestimer i områdene Midt- og Nord.

Ellers var det feil på bane (kode 1), som bidro til mest forsinkelse, etterfulgt av feil på signalanlegg (kode 2). Forsinkelsene knyttet til bane i 2024 var først og fremst forårsaket av saktekjøringer ved planoverganger og i forbindelse med dårlige sviller (såkalte alkaliesviller), som nødvendiggjorde akutt svillebytte flere steder langs Trønderbanen, med påfølgende saktekjøringer. Med et etablert «buss for tog»-tilbud forbi Randklev bro skapte ikke situasjonen mye forsinkelse, dog mange innstillinger. Hendelsen som skapte flest forsinkelsestimer i området i 2024 var en feil på GSM-R-nettet 13. november, vist i Tabell 5.

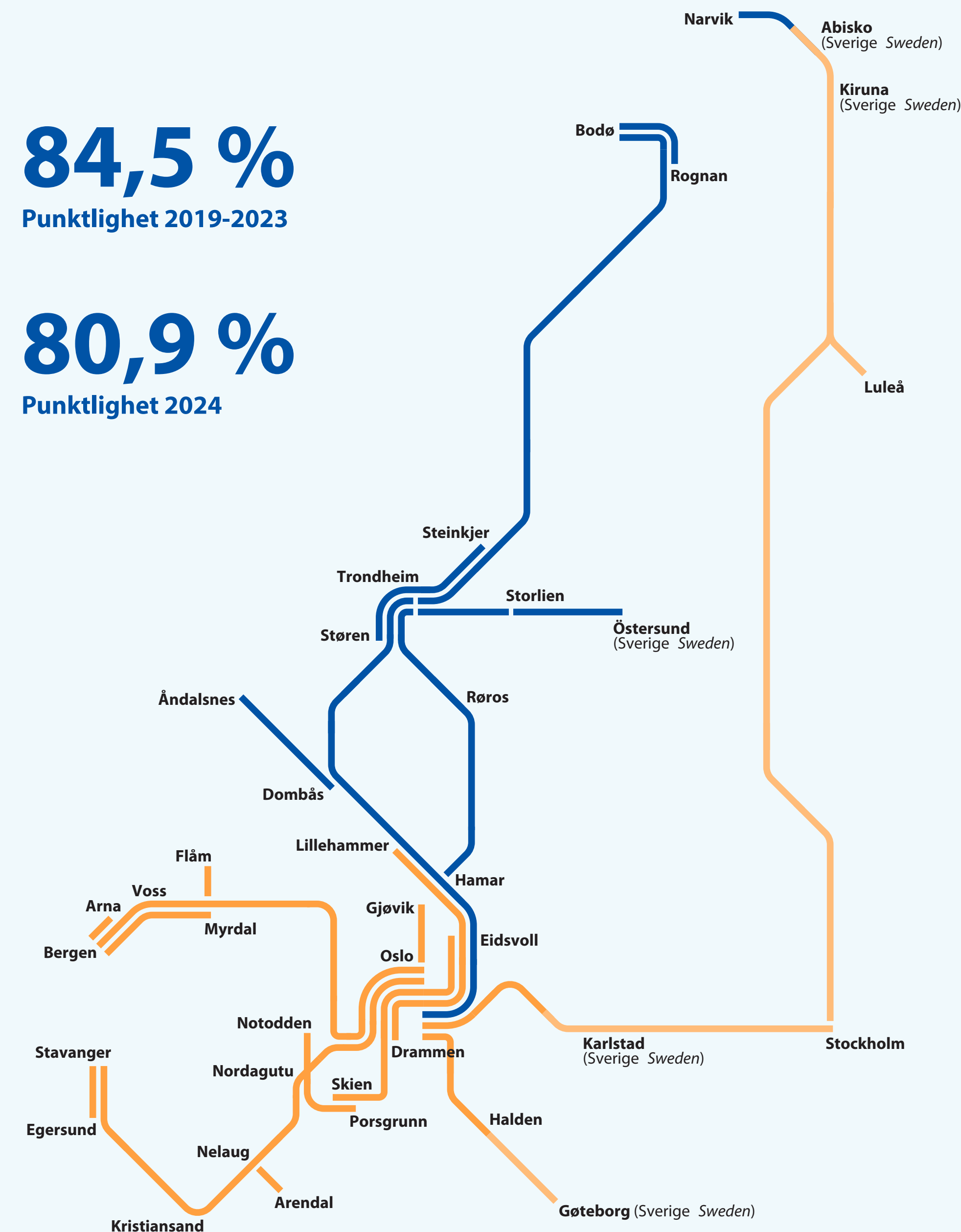
→

84,5 %

Punktlighet 2019-2023

80,9 %

Punktlighet 2024



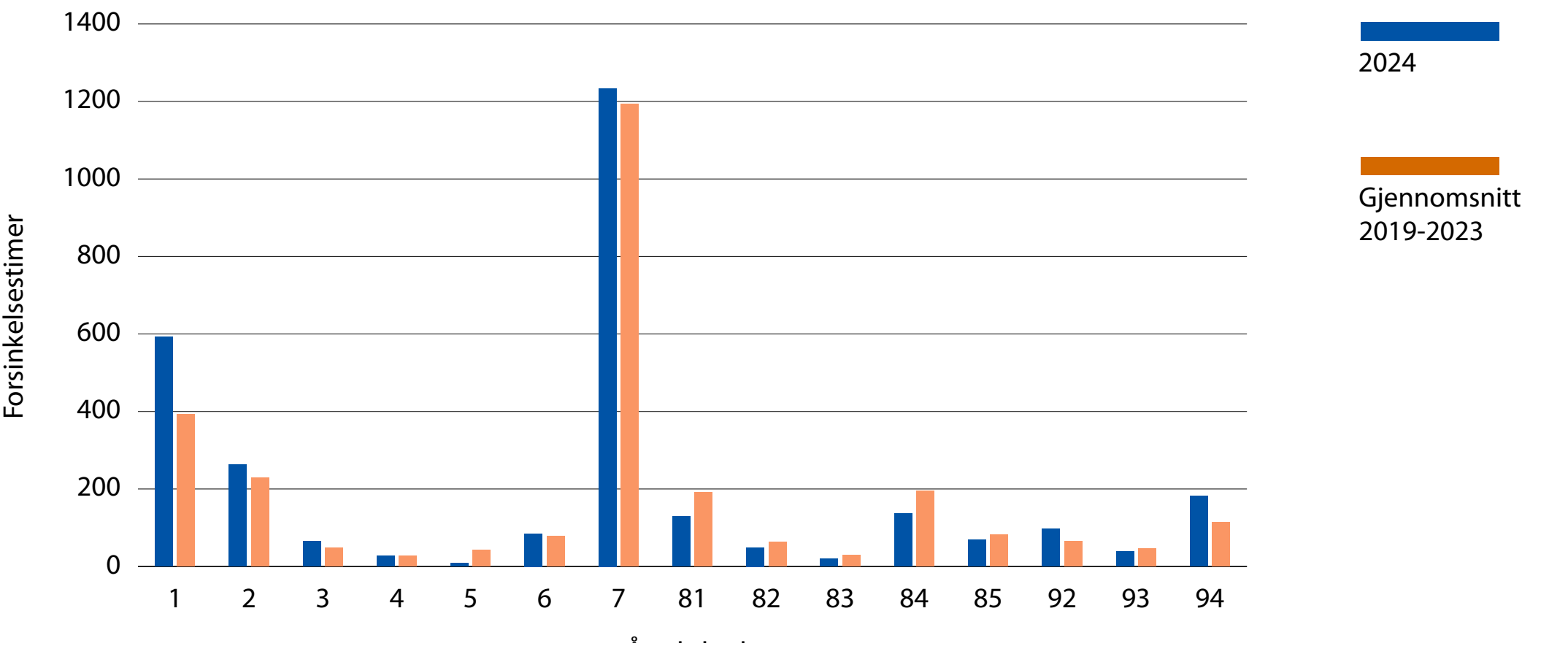
Antall feil på kjøretøy i 2024 gikk ned i forhold til snittet fra 2019-2023, spesielt på strekningen Støren-Steinkjer da det gjennom 2023 ble en betydelig bedring i feil og innfasingsutfordringer på SJ Norge sitt nye materiell (type 76).

I Midt- og Nord-Norge stod bane (kode 1) for den desidert største andelen hel- og delinnstillinger (Figur 35). Dette er forårsaket av kollapsen av Randklev bro i forbindelse med ekstremværet «Hans» i 2023 og broa var stengt frem til 20. mai 2024. Store mengder ordinære persontog på både Dovrebanen, Raumabanen og Rørosbanen ble innstilt grunnet omledning av godstrafikk om Rørosbanen og tilpasninger av persontogruter på disse tre strekningene. Det denne statistikken ikke viser, er at svært mange av de innstilte ordinære persontogene har vært erstattet med ekstra persontog.

Etter kode 1 er innstillinger grunnet planforutsetninger ikke oppfylt (kode 85) største årsak til både hel- og delinnstillinger. Sistnevnte er i stor grad knyttet til delinnstillinger som gjøres for å ta igjen forsinkelse (kode 85), f.eks. enten ved å kjøre forbi Hell eller Bergsgrav stasjon eller ved å snu tog tidligere enn endestasjon for å komme tilbake i rute. Allikevel er denne årsaken betydelig redusert i forhold til gjennomsnittet i 2019-2023.

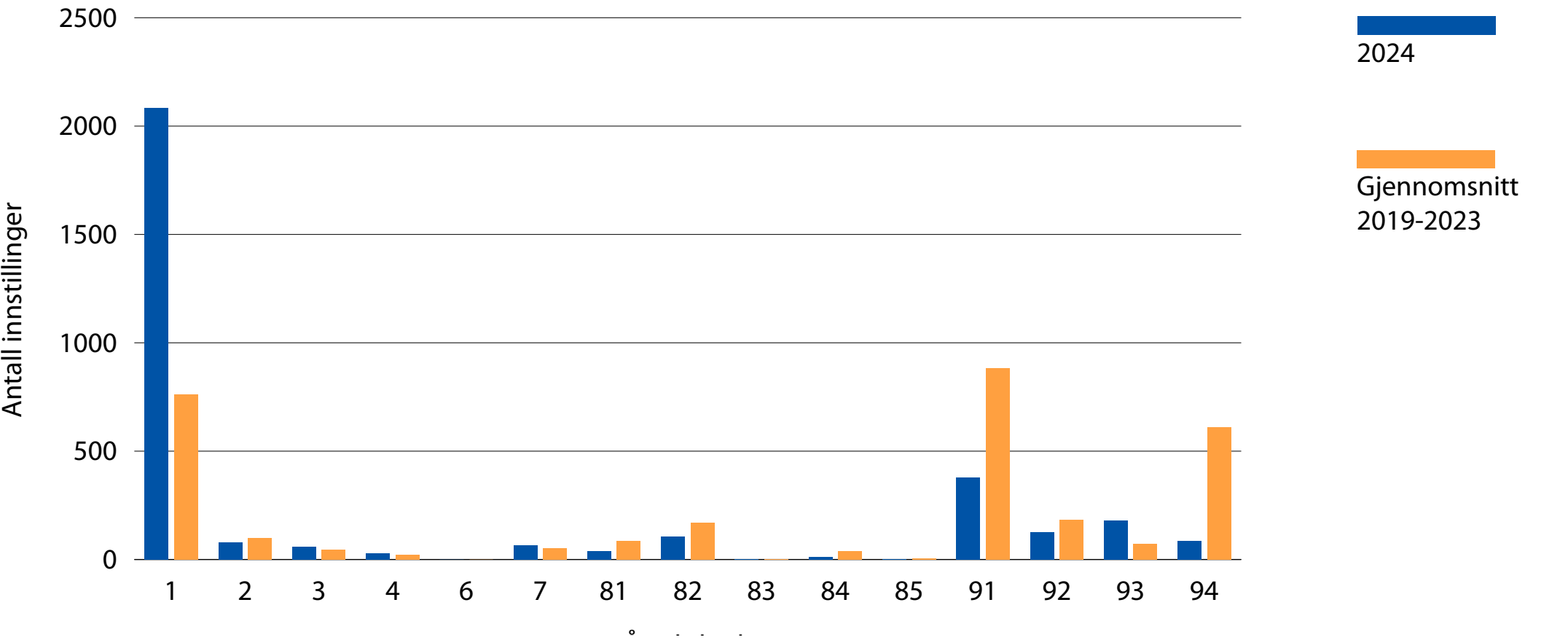
Den største innstillingsårsaken i 2024 var stengningen av Dovrebanen på grunn av gjennomgående trafikk på grunn av ekstremværet «Hans», med

Figur 34: Forsinkelsestimer på persontog i Midt- og Nord-Norge i 2024 sammenliknet med gjennomsnittet i 2019-2023, fordelt på årsakskode. Ekstra persontog er ikke inkludert.



ca. 1700 innstillinger. Togene ble erstattet med nye ruter nord for brua med buss for tog på strekningen. Den nest største hendelsen i form av innstillinger var ulykken mellom Bjerka og Mo i Rana da et persontog kjørte inn i en stor stein og sporet av.

Figur 35: Innstillinger på persontog i Midt- og Nord-Norge i 2024 sammenliknet med gjennomsnittet i 2019-2023, fordelt på årsakskode. Planlagt arbeid (kode 5) er ikke inkludert.



Tabell 5: Hendelsene som har påvirket trafikken i Midt og Nord-Norge mest i 2024. Hendelsene er sortert etter summen av antall forsinkede tog og antall innstilte tog.

Nr	Oppstått dato	Hendelse oppstått	Beskrivelse	Antall forsinkede tog	Forsinkelser – timer	Antall innstillinger
1	19.09.2023	Randklev bru	Langvarig stenging av Randklev bru grunnet ekstremvær høsten 2023.	26	2,65	1709
2	24.10.2024	Bjerka – Mo i rana	Avsporing	25	7	413
3	08.04.2024	Åsen – Ronglan	Nedsatt hastighet i forbindelse med svillebytte	270	34	3
4	17.12.2024	Bjørnfjell – Vassijaure	Avsporing på svensk side	0	0	216
5	13.11.2024	Oslo	Feil på telefonnettet førte til at det ikke var mulig å ringe togledersentralen i Oslo	55	60	17



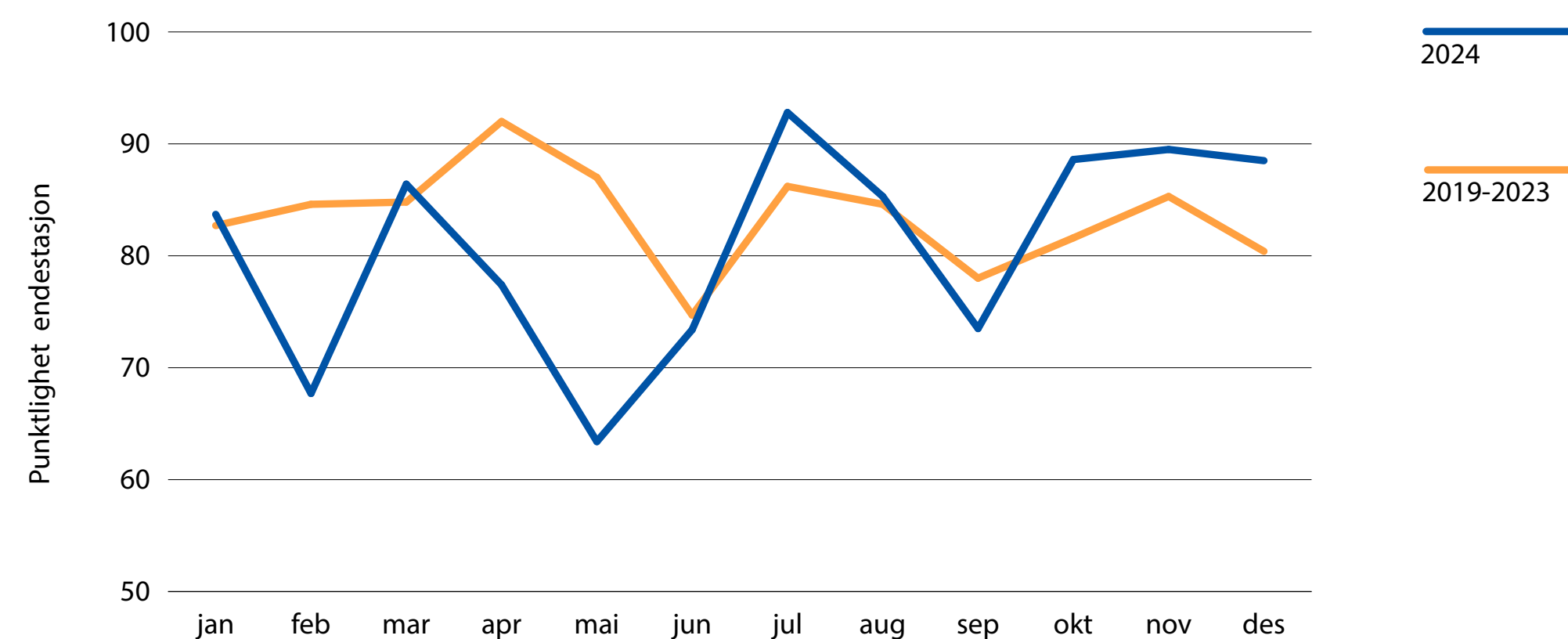
Lokaltog Trønderbanen

Trønderbanen er det største produktet i områdene Midt/Nord med desidert flest togavganger, og hadde en punktlighet på 80,7 % i 2024. Dette er 3,8 prosentpoeng lavere punktlighet enn resultatet fra 2019-2023 på 83,5 %. Det er allikevel viktig å påpeke at punktligheten i 2024 er betydelig bedre enn i 2023 som endte på 79,7 %. 93,2 % av togene var punktlig innenfor 10 minutter.

Med seks minutters punktlighetsgrense, slik fjerntogene har, ville punktligheten økt fra 80,7 % til 87,3 % for Trønderbanen for hele 2024. Dette viser at forsinkelsene på Trønderbanen typisk er relativt små.

Trafikkavviklingen på Trønderbanen er utfordrende i seg selv, da togene på det lengste kjører i overkant av 3 timer på en enkeltsporet strekning med relativt mange tog i forhold til kapasiteten. Dette, kombinert med relativt lite ekstra tid til å snu togene på sine endestasjoner, gjør det vanskelig å isolere forsinkelser. Dette fører til at linjen er svært sårbar når det først blir punktlighetsforstyrrelser. Dette forklarer også hvorfor 43 % av forsinkelsene på Trønderbanen skyldes trafikkavvikling (kode 7). De største rotårsakene til forsinkelser i 2024 er saktekjøring, feil med sporveksler, belegg, for lange stasjonsopphold og feil på materiell.

Figur 36: Punktlighet til endestasjon for lokaltog Trønderbanen.



Trønderbanen var preget av stramme ruter med kort snutid i 2022, noe som ble evaluert gjennom året og justert i R23. Prinsippene for snutider ble videreført i R24, og har gitt gode resultater, med langt flere enkeltdager og -uker med svært god punktlighet.



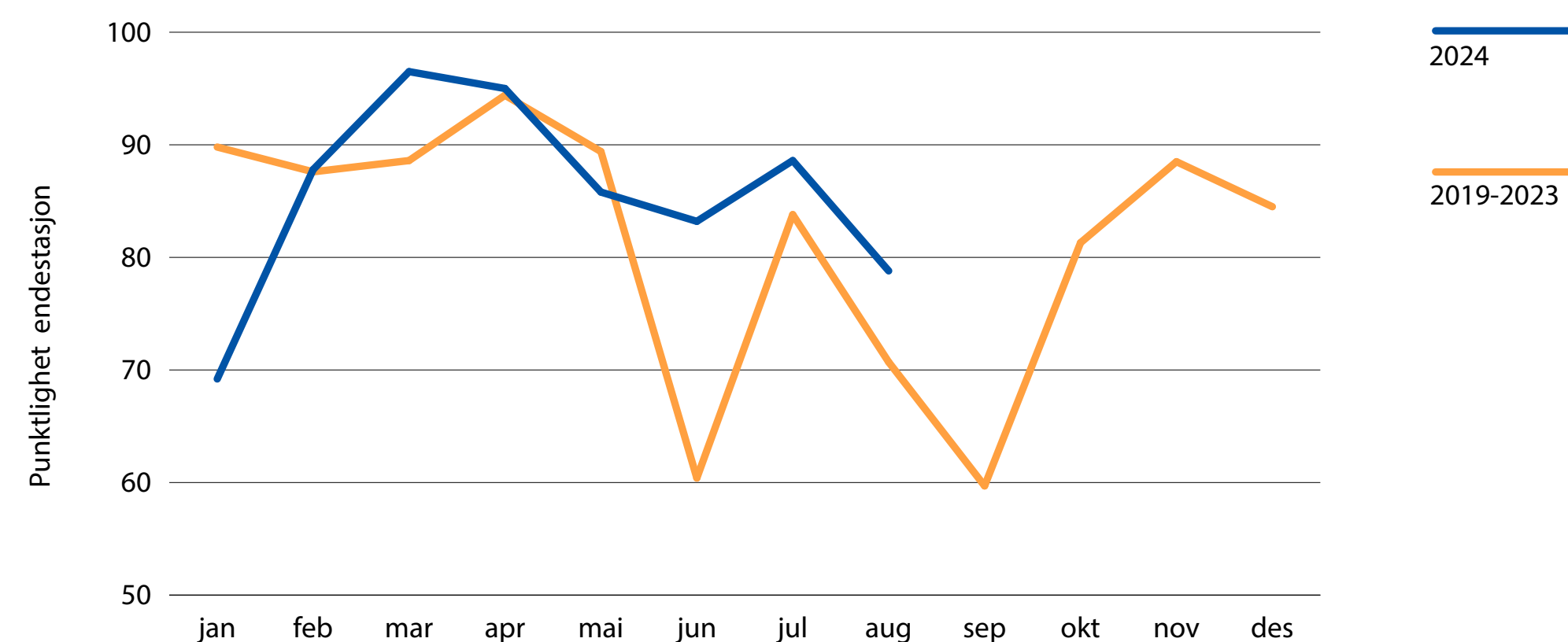
Meråkerbanen

(Over Storlien)

Punktligheten for Meråkerbanen (linje R71) var 86,1 % i 2024. Dette er en bedring i forhold til resultatet for 2019-2023 som var på 80,5 %. Hovedårsaker til forsinkelser for Meråkerbanen i 2024 var, foruten følgeforsinkelser, i hovedsak saktekjøringer og feil i infrastrukturen, materiellfeil og uønskede hendelser. Meråkerbanen har i lange perioder i 2024 vært stengt, dels på grunn av elektrifiseringsprosjekt, dels på grunn av utfordringer med ras og ustabil grunn.

Trafikken på R70 Trønderbanen påvirker også togene på Meråkerbanen, da togene trafikkerer strekningen Trondheim-Hell og er flettet inn blant togene på R70.

Figur 37: Punktlighet til endestasjon for persontog på Meråkerbanen.





Nordlandsbanen fjerntog

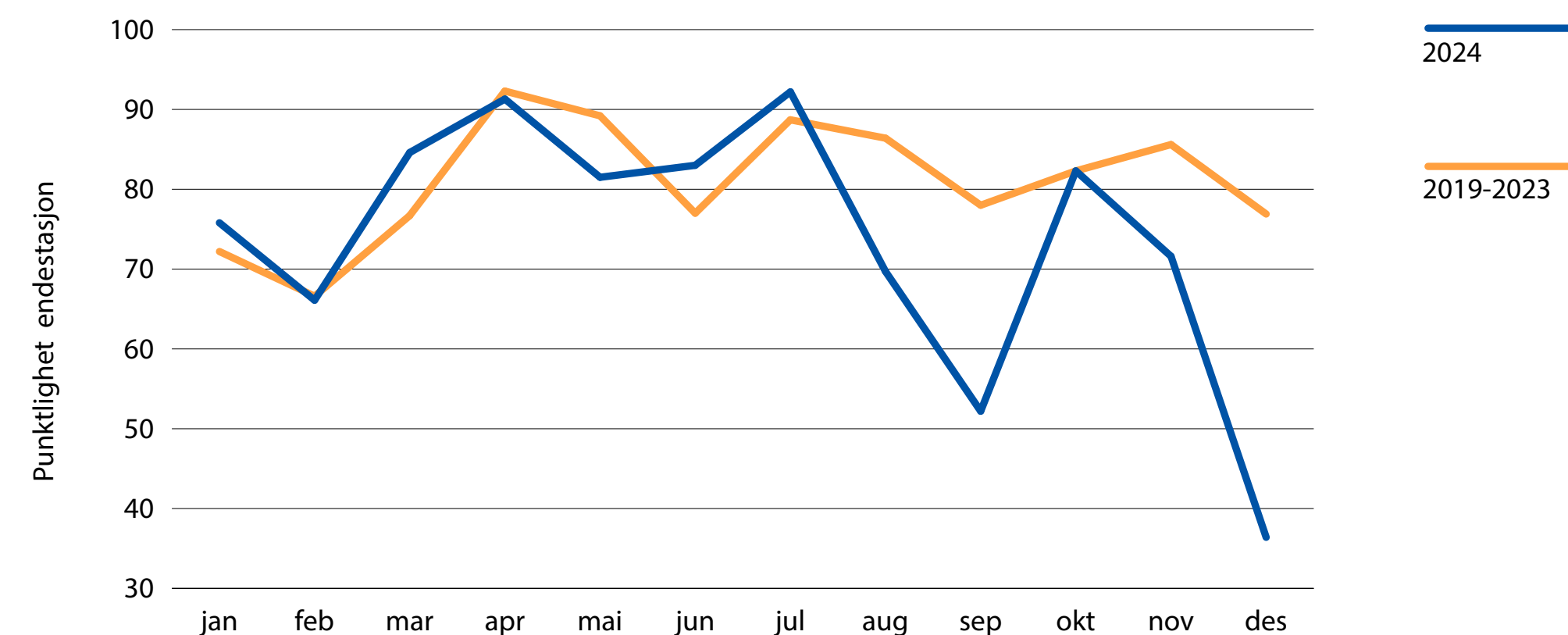
Punktligheten for linje F7 på Nordlandsbanen, endte på 75,8 % i 2024. Dette er fem prosentpoeng lavere enn resultatet i perioden 2019-2023 sett under et.

De største forsinkelsesårsakene i 2024 på Nordlandsbanen var trafikkavvikling (følgeforsinkelser av alle andre feil og trafikkforstyrrelser), feil på infrastruktur inkludert saktekjøring og feil på signal, feil på materiell (gods og persontog) og stasjonsopphold. Som i 2019-2023 var punktligheten lavere i vintermånedene på grunn av krevende værforhold, samt melding om reinsdyr ved sporet og faktiske dyrepåkjørsler. Juni og september er også måneder med normalt lavere punktlighet nord for Dovre, da dette er sesong for arbeider i spor, med påfølgende saktekjøring.

På Nordlandsbanen var det en svært svak punktlighetsperiode i slutten av august og hele september, i tillegg til en enda svakere periode både for punktlighet og regularitet i desember.

I august/september var det store sporarbeider med blant annet sporombyggingstog (SPOT) på Nordlandsbanen. Dette fører alltid til lengre strekninger med saktekjøring, som påvirker punktligheten svært mye på enkeltsporede strekninger hvor det er langt mellom stasjonene, som på Nordlandsbanen.

Figur 38: Punktlighet til endestasjon for fjerntog på Nordlandsbanen.

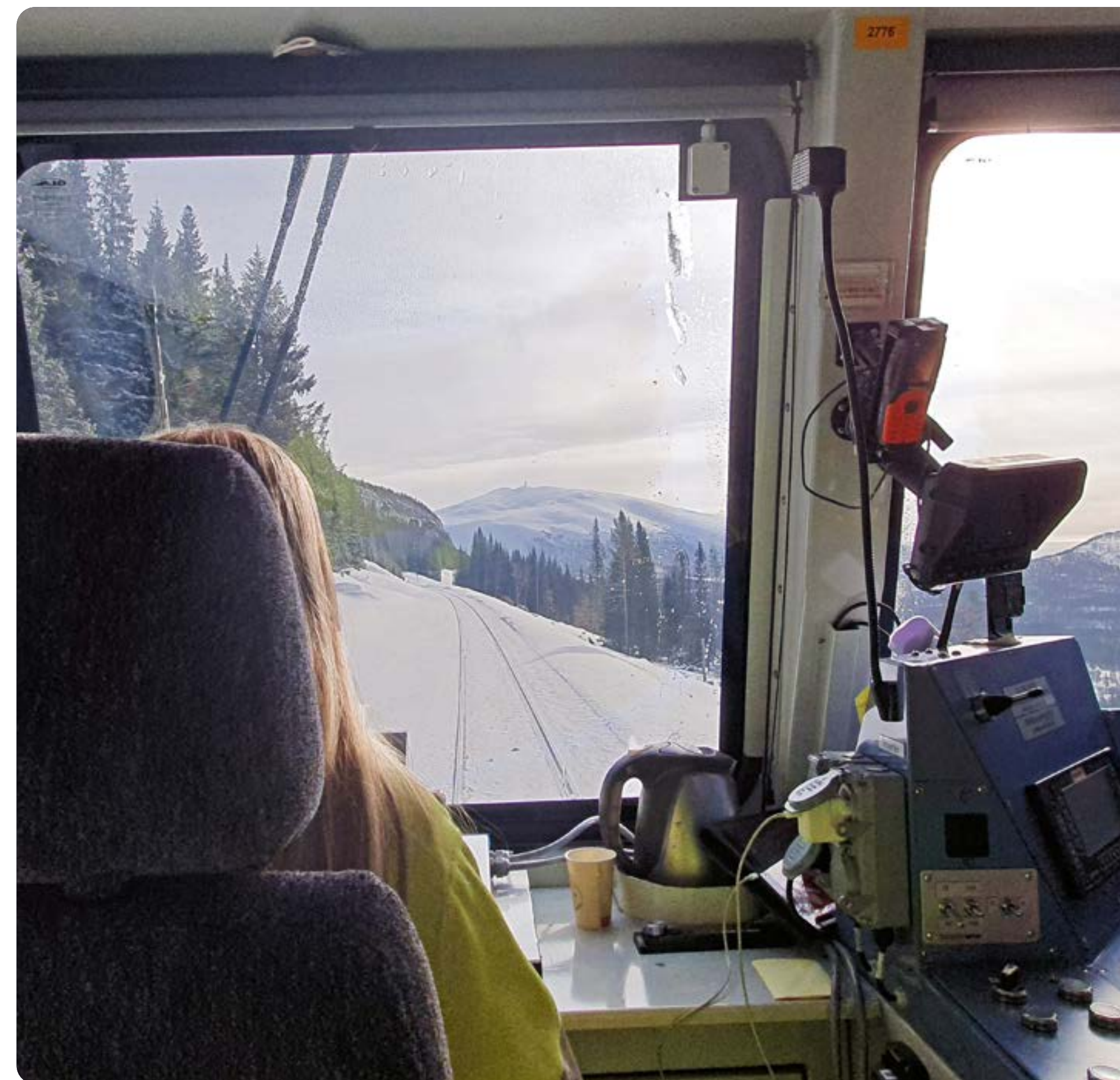


I tillegg var dette også en periode med større enkelthendelser med feil på kjøretøy, både for gods og persontog.

→

24. oktober sporet et persontog av nord for Bjerka stasjon etter å ha truffet en stor stein i sporet. Perioden fra denne dato og ut året, var nærmest preget av unntakstilstand på Nordlandsbanen. Sporet mellom Bjerka og Mo i Rana var stengt frem til opprydningen ble ferdig lørdag 30. november. Deretter fulgte det en periode med svært mye nedbør både i form av regn og snø, med påfølgende fare for utglidning, sørperas og tett snø langs flere deler av strekningen. Under stengningen ble det mye innstillinger og buss for tog. Som følge av ulykken ble loket kondemnert, og en allerede anstrengt materiellsituasjon for SJ ble enda verre. Dermed ble alle nattog innstilt, og i perioder kjørte SJ kun tog til Mo i Rana med buss for tog til Bodø.

Punktligheten fra 25. oktober til 31. desember 2024 ble 52,0 %, med en regularitet på 31,4 %.

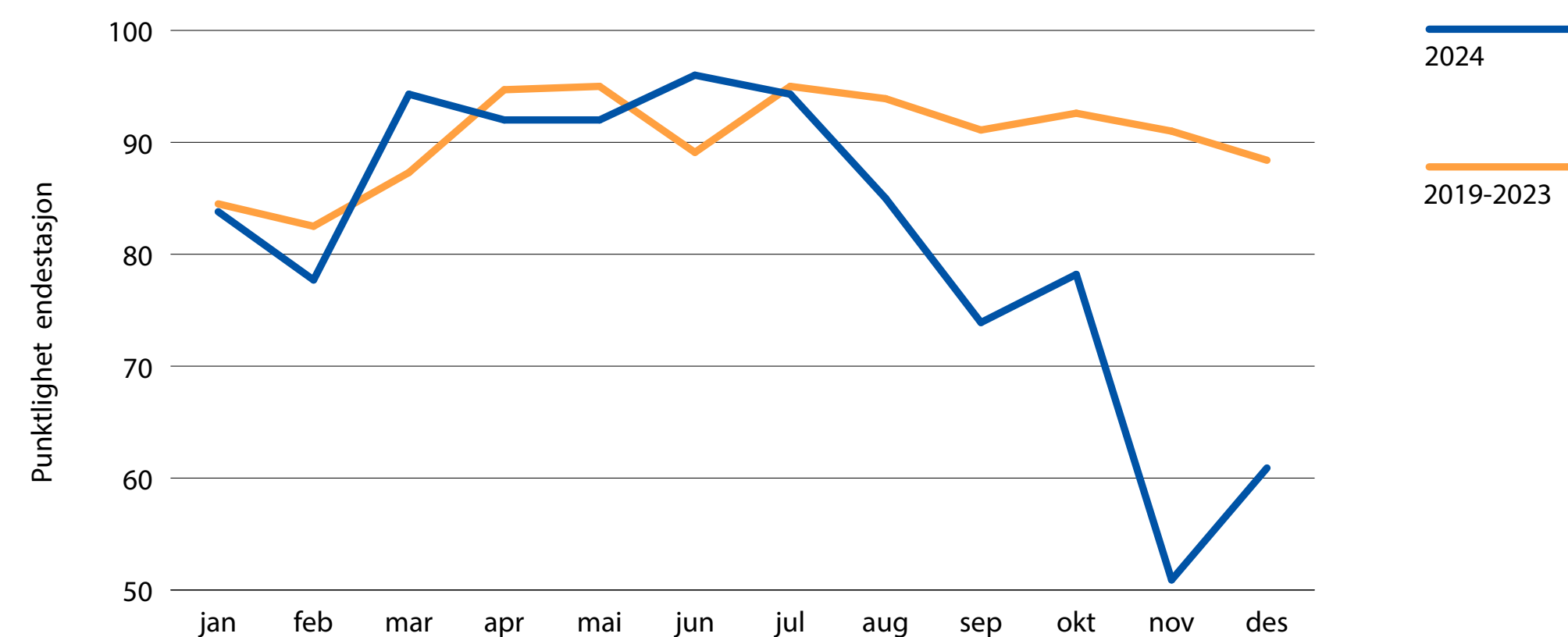




Lokaltog Salten

Punktligheten for R75 Lokaltog Salten ble i 2024 på 81,3 % for hele året. Resultatet for 2019-2023 var på 90,3 %, altså et langt dårligere resultat enn gjennomsnittet for de fem tidligere årene. Hovedårsaken til den lavere punktligheten var sterkt nedadgående punktlighet siste halvår. Årsakene til dette er tredelt. Etter sommeren var det store arbeider på Nordlandsbanen i form av sporombygging med SPOT-tog. Avsporingen på Nordlandsbanen førte til omlegging av ruter for godstog som hadde sterk innvirkning på øvrig toggang. I tillegg var det en høst og vinter preget av mye nedbør og regn, som førte til ustabile masser flere steder, med saktekjøring på grunn av fare for ras og utglidninger. Siden Saltenpendelen er enkeltsporet med strekning med togmelding, står ikke overraskende trafikkavvikling (kode 7) for 77 % av alle forsinkelsestimene. Men rotårsakene til disse forsinkelsene ligger i forannevnte.

Figur 39: Punktlighet til endestasjon for lokaltog Salten.





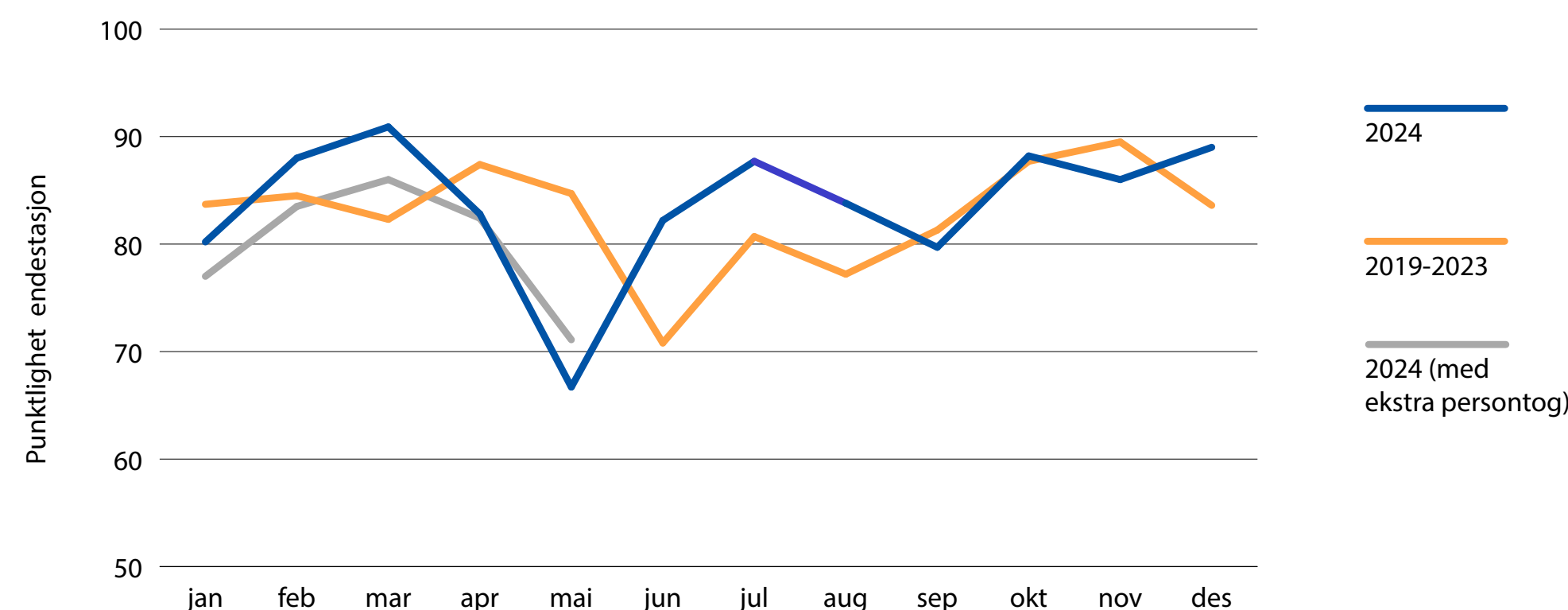
Dovrebanen fjerntog

Punktligheten for F6 Dovrebanen fjerntog, ble i 2024 på 84,1 %. Sammenlignet med resultatet fra 2019-2023, ble den offisielle punktligheten (målt på endestasjonen i de ordinære rutene) i 2024 1,2 prosentpoeng høyere enn gjennomsnittet disse årene.

Dovrebanen ble hardt rammet av uværet «Hans» 7.-9. august 2023, da Randklev bro, som kollapset under flommen, ligger på Dovrebanen. Siden Dovrebanen ikke var mulig å kjøre gjennom med tog, var det buss for tog mellom Ringebu og Fåvang til Randklev bro åpnet igjen 20. mai.

Forsinkelsesårsakene på Dovrebanen i 2024 var i hovedsak feil på bane, inkludert saktekjøringer, og sporveksselfeil og signal, inkludert belegg, dernest feil på kjøretøy og lange stasjonsopphold, i tillegg til følgekonsekvensene av alle disse (kode 7). Randklev bru i seg selv ga ikke store forsinkelser i 2024, men samtlige tog ble delinnstilt mellom Ringebu og Trondheim frem til 20. mai, og nye ruter med ekstra persontog ble satt opp mellom Fåvang og Trondheim.

Figur 40: Punktlighet til endestasjon for fjerntog på Dovrebanen.



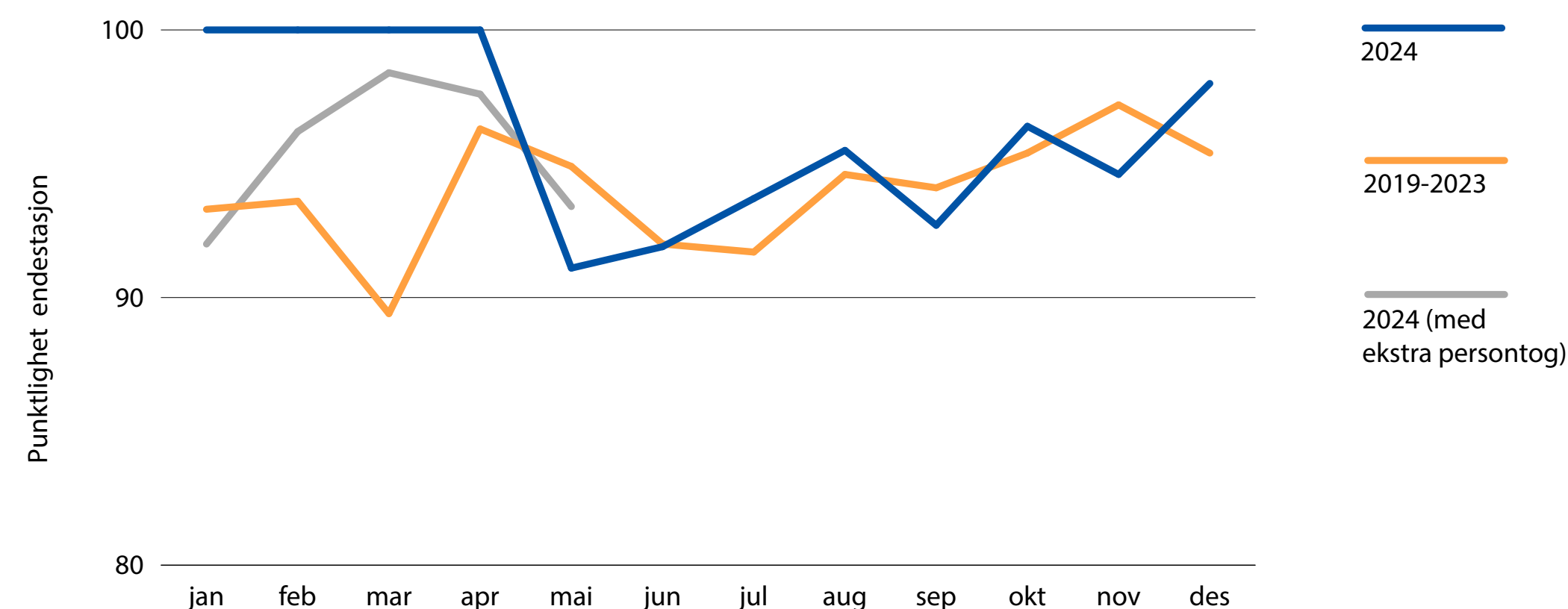


Raumabanen

Punktligheten på Raumabanen ble i 2024 på 94,5 %, noe som er en bedring i forhold til perioden 2019-2023, som var 93,9 %. Fra 1. januar til 20. mai var de fleste ordinære tog innstilt og erstattet med ekstra persontog med andre ruter enn de opprinnelige, slik at disse korresponderte med rutene for de ekstra persontogene mellom Trondheim og Dombås. For hele året ble punktligheten på Raumabanen 95,4 % om man tar med de ekstra persontogene på banen.

Største forsinkelsesårsak på Raumabanen foruten kode 7 (følgeforsinkelser) er stasjonsopphold, på grunn av overgangsreisende fra linje F6 Dovrebanen.

Figur 41: Punktlighet til endestasjon for persontog på Raumabanen.



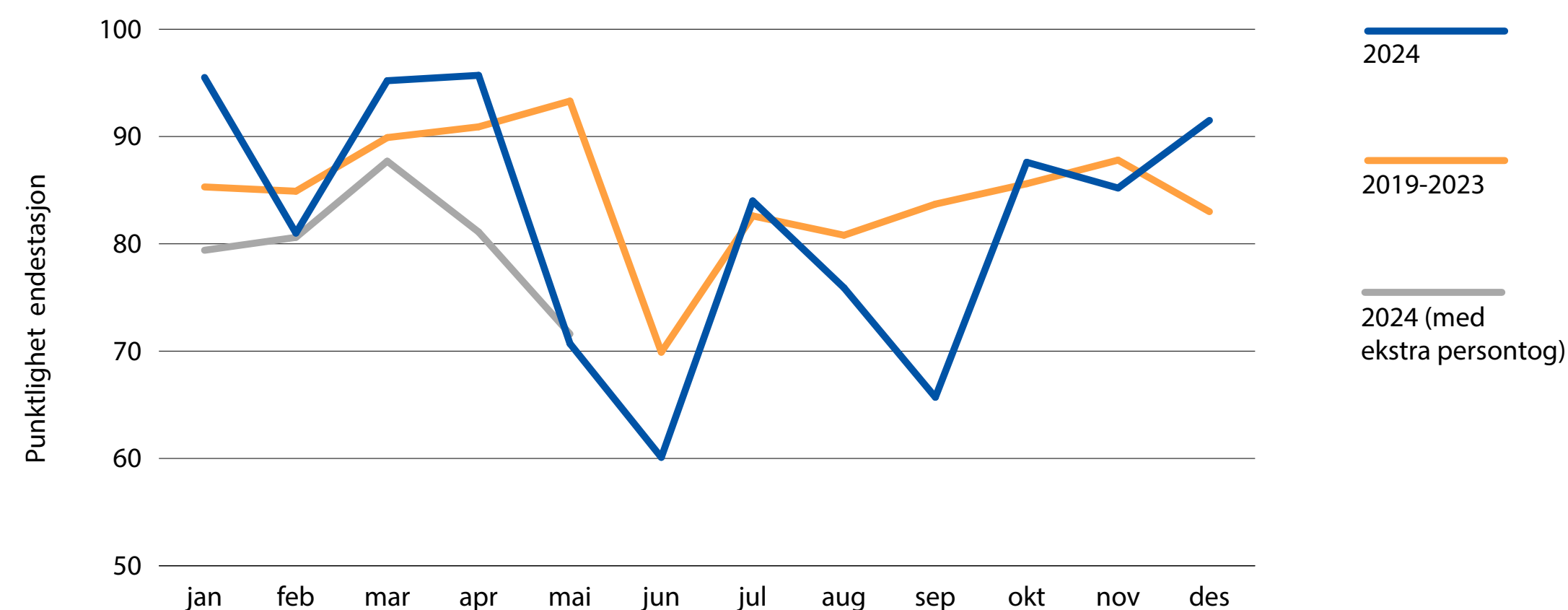


Rørosbanen

Punktligheten for R60 Rørosbanen ble i 2024 på 79,2 %. Det er lavere enn resultatet i perioden 2019-2023, som var 85,1 %. R60 Rørosbanen ble indirekte rammet av «Hans» i 2023 og fram til gjenåpningen av Randklev bro 20. mai. For å opprettholde et godstogtilbud mellom Alnabru og Heimdal/Trondheim etter stengningen av Dovrebanen, ble inntil 6 godstogpar pr. døgn omledet via Rørosbanen. For å få plass til disse godstogene ble alle de ordinære persontogene innstilt, og det ble satt opp to togpar i nye ruter, som dermed er definert som ekstra persontog. Årsaken til at det allikevel er en punktlighet for ordinære tog på Rørosbanen i perioden Randklev bro var stengt, er at ett daglig tog (tog 411) er definert som et tog med linjenummer R60, selv om det i perioden kun kjørte mellom Støren og Trondheim.

For de ordinære togene var punktligheten på Rørosbanen fra 1. januar til 19. mai 92,8 %. Totalt for alle persontog, inkludert ekstratogene, var punktligheten 81,7 % i denne perioden. Totalt for hele året ble punktligheten 78,9 % for Rørosbanen om man også inkluderer de ekstra persontogene.

Figur 42: Punktlighet til endestasjon for persontog på Rørosbanen.



Forsinkelsesårsakene på Rørosbanen var i hovedsak trafikkavvikling (følgeforsinkelser), saktekjøringer, generelle hendelser på bane og signal som sporvekselseil, belegg samt feil på materiell og lange stasjonsopphold.



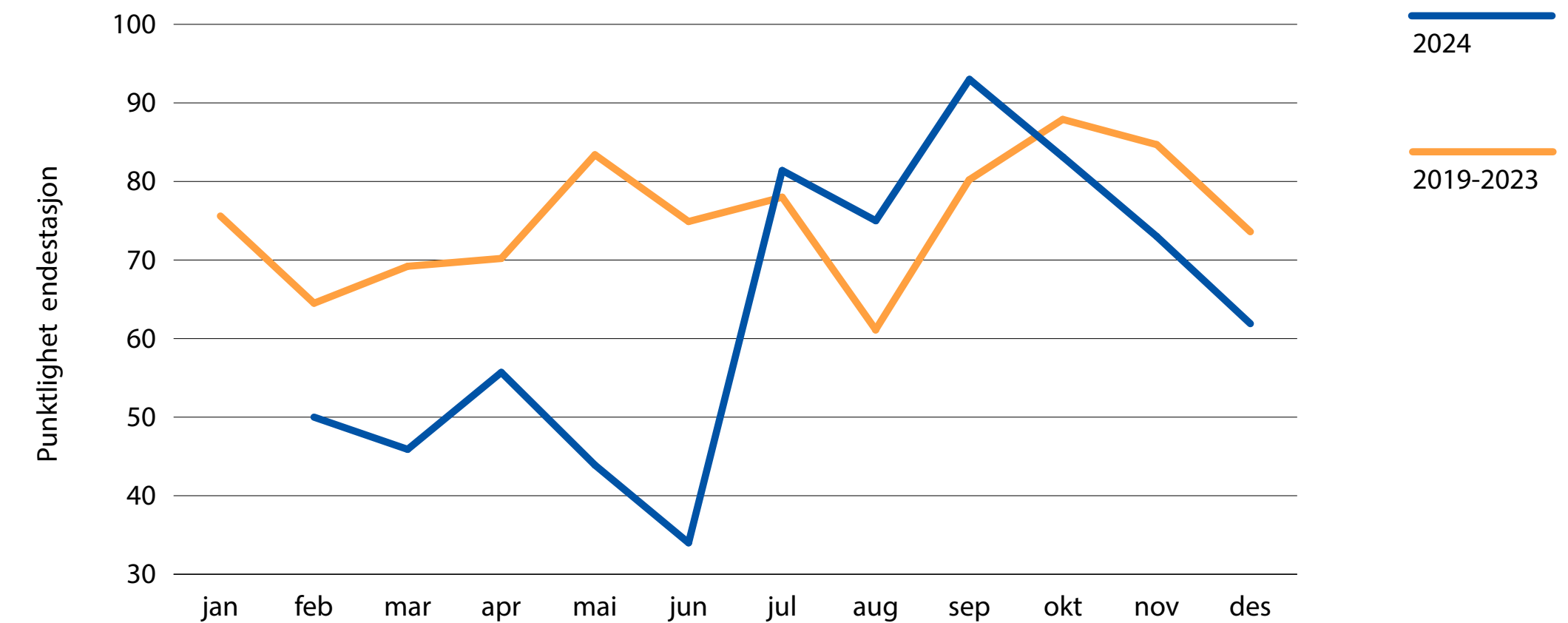
Ofotbanen

(Over Vassijaure)

Punktligheten på F8 Ofotbanen ble 66,3 % i 2024. Det er lavere enn resultatet i perioden 2019-2023, som var 75,3 %. Ofotbanen var stengt i flere perioder fra januar til mars i 2024. Malmbanan (Ofotbanen på svensk side) var først stengt på grunn av en avsporing ved Vassijaure 17. desember, deretter i samme område 24. januar, rett etter gjenåpning av strekningen.

Den desidert største årsaken for punktlighetsbrist er forsinkelser fra utlandet (48 % av forsinkelsestimene). Øvrige årsaker er kode 7 trafikkavvikling (følgeforsinkelser) og infrastrukturfeil, spesielt på grunn av skinnebrudd og skred, samt feil på materiell.

Figur 43: Punktlighet til endestasjon for persontog på Ofotbanen



4.0 Godstog

4.0	Innledning godstog	63
4.1	Øst-Norge	67
4.2	Sør- og Vest-Norge	73
4.3	Midt- og Nord-Norge	76

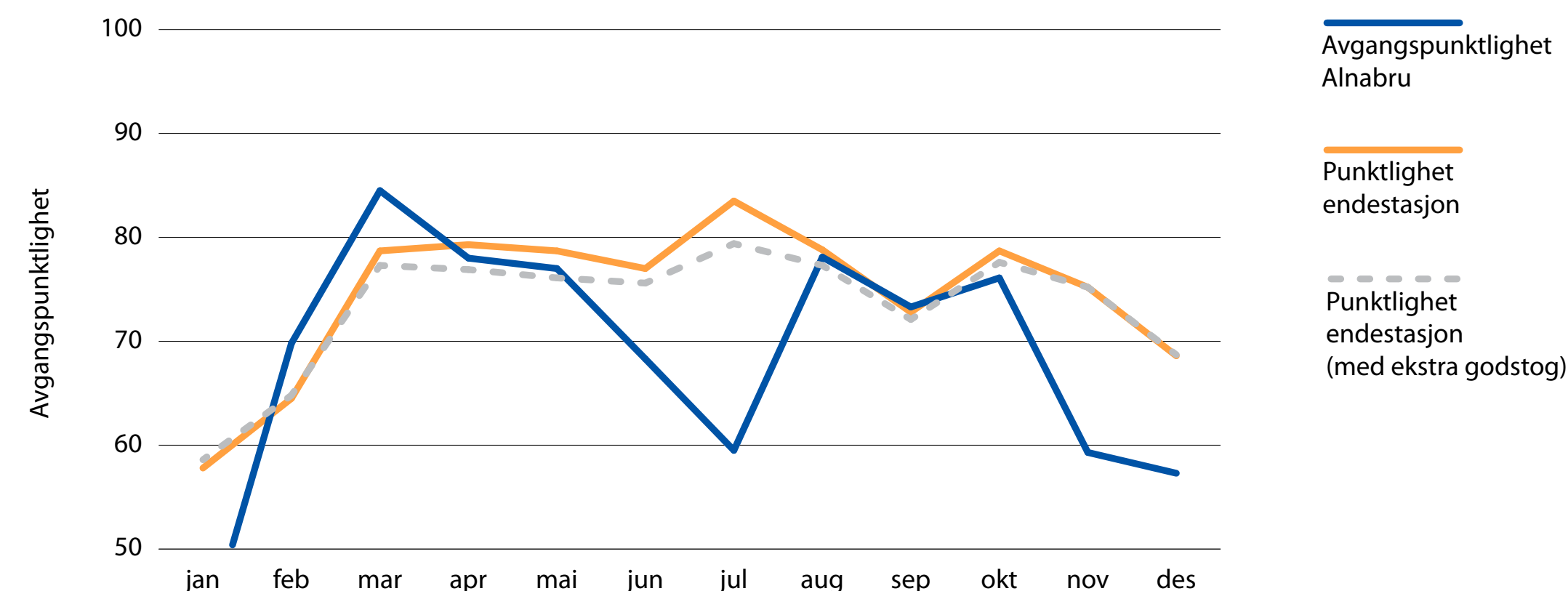


Godstog

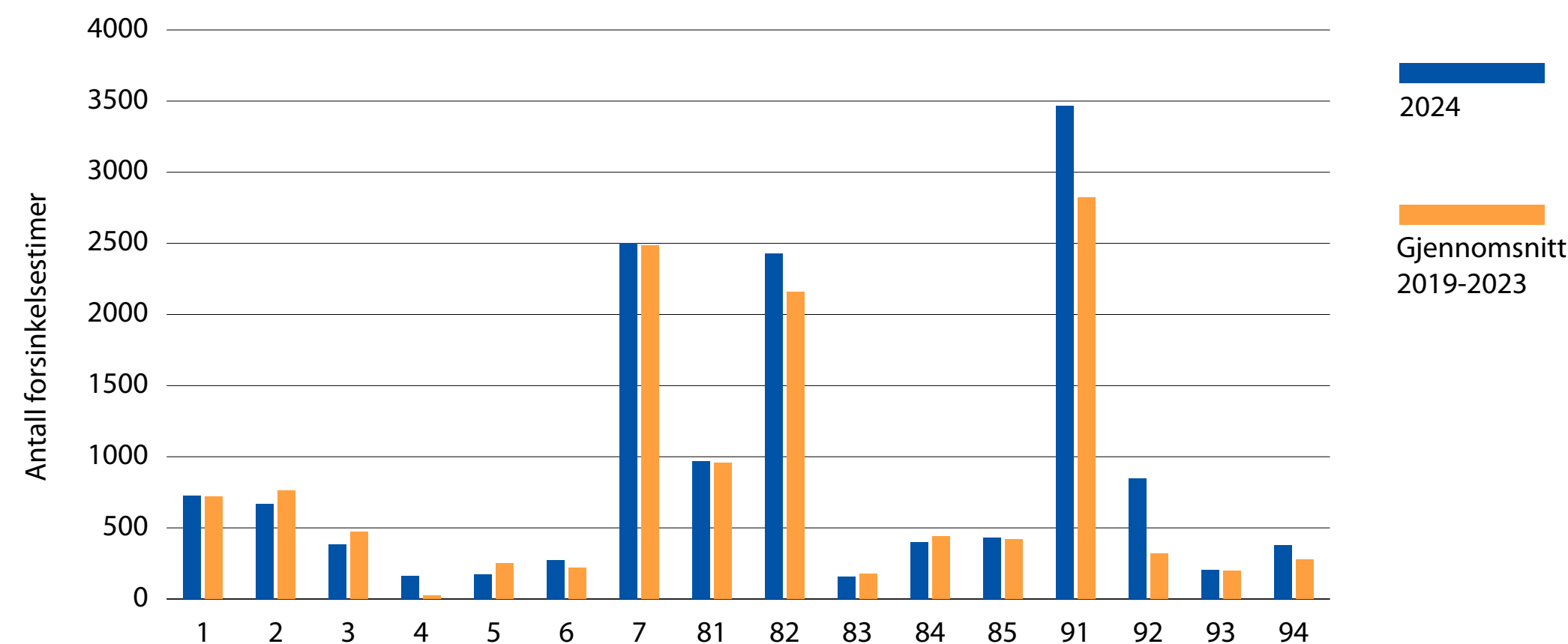
Punktligheten til godstog endte på totalt 74,6 % i 2024, som er lavere enn resultatet for de fem foregående årene, med 78,4 %. Hadde man inkludert ekstra godstog i statistikken ville resultatet vært 73,6 % i 2024. Tabell 6 viser oversikt over punktlighetsresultatet for ordinære godstog pr. marked i 2024 sammenliknet med de fem siste årene. Godstrafikken har hatt et utfordrende år, spesielt med tanke på at Randklev bru på Dovrebanen kollapset i august 2023 og at Dovrebanen var stengt for gjennomgående godstrafikk fram til 20. mai 2024. Dette medførte at trafikken måtte ledes via Rørosbanen for å opprettholde trafikken mellom Oslo og Trondheim.

Godstrafikken har hatt en økning i antall tonnkilometer de siste årene, men i 2024 var det en nedgang i forhold til tidligere. Det ble kjørt 14 % færre tonnkilometer godstrafikk i 2024 enn året før. Det er imidlertid viktig å inkludere ekstra godstog i 2024 og med disse inkludert viser tallene en nedgang på 7% i forhold til 2023. Størst nedgang har vært på Nordlandsbanen og Ofotbanen. Ofotbanen var stengt i flere perioder fra januar til mars, først på grunn av en avsporing på svensk side av Malmbanan 17. desember 2023, etterfulgt av en ny avsporing 24. januar, rett etter gjenåpning. I tillegg var det naturlig nok også en betydelig nedgang i godstrafikken på Dovre- / Rørosbanen i forbindelse med at Randklev bru ble stengt. →

Figur 44: Avgangspunktlighet Alnabru og punktlighet til endestasjon for godstog (uten LKAB).



Figur 45: Forsinkelsestimer på godstog i 2024, fordelt på årsakskode. Ekstra godstog er ikke inkludert. Antall forsinkelsestimer for 2020-2023 er beregnet ved å se på gjennomsnittlig antall forsinkelser pr. år.





Totalt nådde 26 820 ordinære godstog og 9 310 ekstra godstog sin endestasjon i 2024. Det betyr at omtrent en tredjedel av godstogene var definert som ekstra godstog i 2024 og i april, juli og august var andelen over 40 % på landsbasis. I normalperioder består godstrafikken av mellom 10-20 % ekstra godstog, litt avhengig av strekning. Ekstra godstog er i stor grad ordinære godstog som har blitt innstilt og fått nye ruter på alternative banestrekninger grunnet skader på infrastrukturen, planlagte sporbrudd, eller at godstoget er veldig forsinket i forhold til den planlagte ruten som er satt opp. Eksempler på områder hvor det er kjørt mange ekstra godstog i 2024 er Rørosbanen i perioden januar-april, da Dovrebanen var stengt grunnet Randklev bru. Dette viser seg i et lavt antall ankomster til endestasjon for ordinære godstog på Rørosbanen i Tabell 6. Ekstra godstog er utelatt fra de offisielle punktlighetstallene, det samme er malmtrafikken til LKAB på Ofotbanen.

Punktligheten til godstogene er sterkt avhengig av togenes avgangspunktlighet fra Alnabru, vist i Figur 44. Enkelt forklart kan man derfor si at god avgangspunktlighet fra landets største godsterminal, Alnabru, er viktig for godstogenes punktlighet. Avgangspunktligheten fra Alnabru var 68,5 % i 2024, noe som er betydelig lavere enn resultat de fem siste årene, på

80,5 %. Januar ble måneden med lavest resultat, særlig avgangspunktligheten fra Alnabru, men også for godstogenes punktlighet til endestasjon. Dette skyldtes krevende værforhold og utfordringer knyttet til snørydding inne på skifte- og hensettingsområdet på Alnabru. Resultatene tok seg deretter opp og punktlighet til endestasjon holdt seg på et stabilt nivå frem til høsten (Figur 44). I juli var avgangspunktligheten fra Alnabru lav grunnet sporbrudd på Hovedbanen. Det er ikke tilsvarende nedgang i punktlighet til endestasjon i juli, men det skyldes at mange av togene som ble påvirket av sommerbruddet klassifiseres som ekstra godstog, og ekskluderes fra den offisielle punktlighetsstatistikken. November og desember ga en svak avslutning på året. Perioden var blant annet preget av at et av godsselskapene byttet terminalsystem på Alnabru, som medførte en del utfordringer knyttet til grensesnitt mot andre systemer. I tillegg ble det ved ny rutetermin, 15.desember, gjort endringer i sporplanene på Alnabru som godsselskapene brukte tid på å tilpasse seg.

→

Ser man bort fra forsinkelser knyttet til trafikkavvikling var forsinkelser fra Sverige, kode 91, og fra hensettingsspor, kode 82, de største forsinkelsesårsakene på godstog i 2024, vist i Figur 45. I motsetning til persontog så er godstogenes punktlighet i mindre grad avhengig av forhold som skjer ute på linjen. De største forsinkelsesårsakene er altså knyttet til forhold inne på terminalene som skifting, lasting/lossing, materiellproblematikk osv. Togene som er forsinket fra Sverige kan ofte være mange timer forsinket og derfor er det slik at noen tog bidrar til å øke denne årsakskoden betydelig.



Tabell 6: Punktlighet godstog pr. marked i 2024 sammenliknet med punktlighet for perioden 2019-2023. «Tellende ankomster endestasjon» er definert som antall ankomster til endestasjon. Ekstra godstog er ikke inkludert.

Marked	Punktlighet 2024	Punktlighet 2019-2023	Differanse	Tellende ankomster endestasjon 2024
Øst-Norge	75,8	77,5	-1,7	8301
Kongsvingerbanen og over Charlottenberg	72,2	71,4	0,8	4824
Østfoldbanen og over Kornsjø	74,3	80,5	-6,2	1178
Brevikbanen	91,8	90,9	0,8	1044
Drammenbanen	84,6	86,8	-2,2	467
Hovedbanen	74,1	72,9	1,2	788
Nord-Norge	74,3	76,8	-2,5	9183
Dovrebanen	72,8	79,6	-6,9	2122
Raumabanen	57,1	84,0	-26,8	14
Nordlandsbanen	76,8	80,9	-4,1	5466
Ofotbanen*	64,2	70,6	-6,3	1263
Rørosbanen	63,2	67,9	-4,6	68
Solørbanen	87,2	67,5	19,7	250
Sør- og Vest-Norge	72,9	81,0	-8,1	4687
Bergensbanen	74,6	78,2	-3,5	2669
Sørlandsbanen	70,6	84,8	-14,2	2018
Total	74,6	78,4	-3,8	22171

*LKAB er ikke inkludert.



4.1

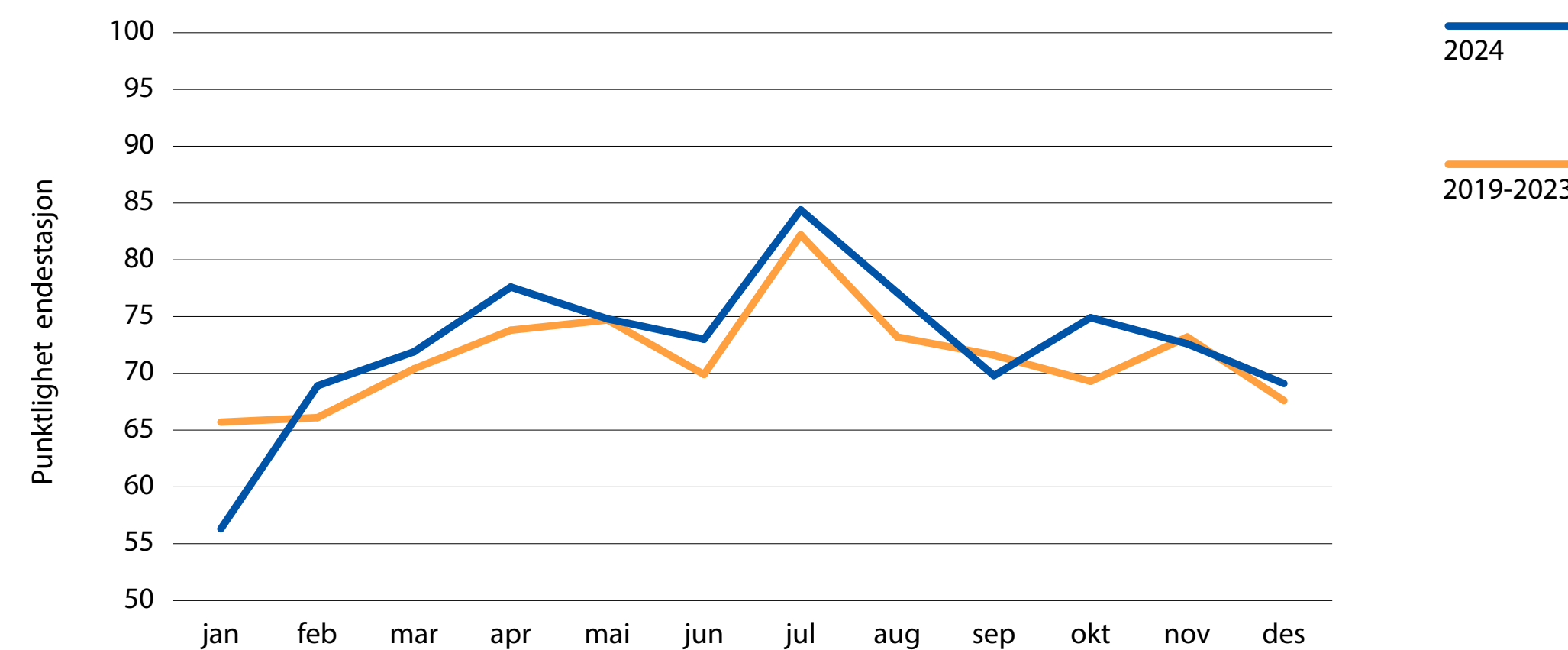
Øst-Norge



Kongsvingerbanen

Punktligheten til godstog på Kongsvingerbanen, inkludert de grense-overskridende togene, endte totalt på 72,2 % i 2024. Dette er høyere enn resultatet for de fem siste årene, med 71,4 %. Kongsvingerbanen er erklært overbelastet store deler av døgnet som betyr at forutsetningene på strekningen er krevende. Få kryssingsmuligheter for godstog gjør at strekningen også blir sårbar for forsinkelser.

Figur 46: Punktlighet til endestasjon for godstog på Kongsvingerbanen og over Charlottenberg.

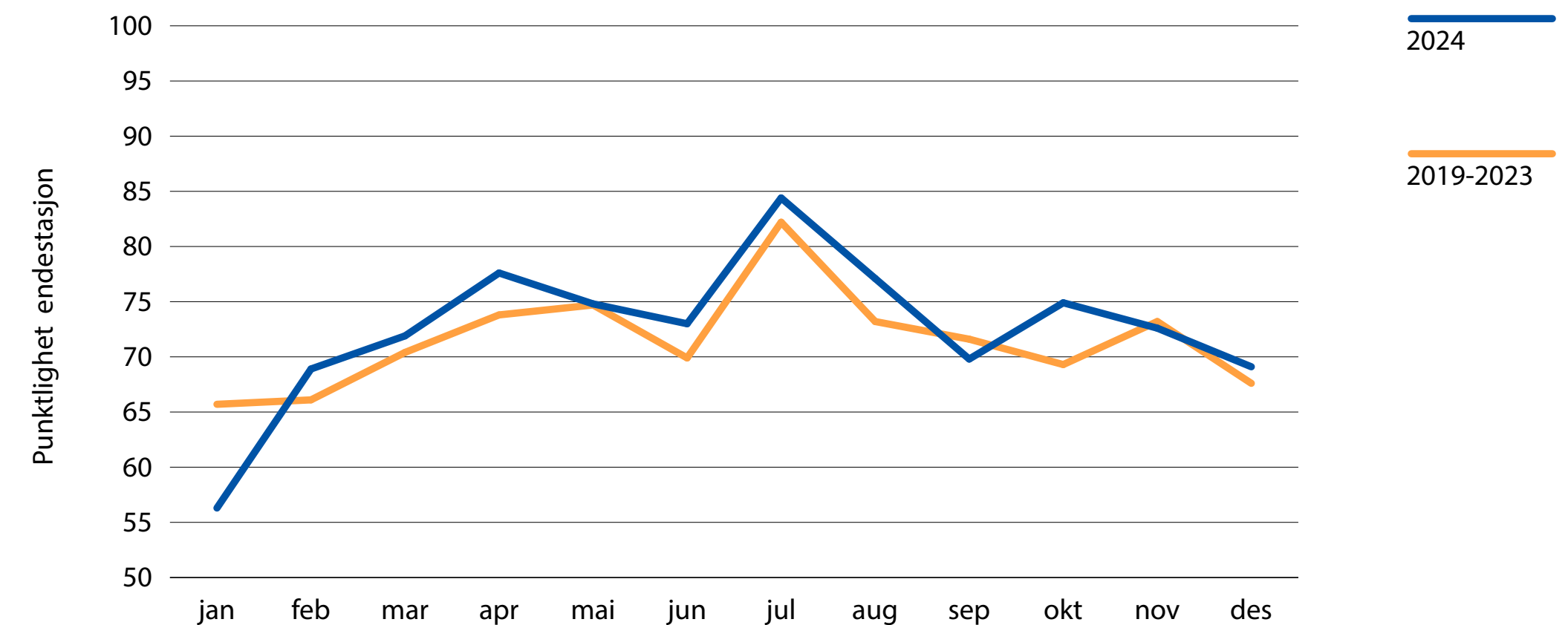




Østfoldbanen

Punktligheten til godstog på Østfoldbanen, inkludert de grenseoverskridende togene, var 74,3 % i 2024 som er lavere enn resultatet de fem siste årene, på 80,5 %. Det er verdt å merke seg at resultatet i fem-årsperioden preges av sterkt resultat i pandemiperioden og at resultatet i 2024 er betydelig bedre enn de to foregående årene, med 68,5 % i 2023 og 71,7 % i 2022. De største forsinkelsesårsakene var forsinkelse fra Sverige eller fra hensettingssporet og disse årsakene utgjorde til sammen 64 % av alle forsinkelsestimene for godstogene på Østfoldbanen. Av øvrige årsaker har det vært en økning i forsinkelser knyttet til utenforliggende årsaker, spesielt knyttet til værforhold og uønskede hendelser. Økningen i førstnevnte skyldtes hovedsakelig kraftig snøvær i begynnelsen av januar, mens det var en brann mellom Skjeberg og Sarpsborg som bidro til økningen i forsinkelse grunnet uønskede hendelser, kode 94.

Figur 47: Punktlighet til endestasjon for godstog på Østfoldbanen og over Kornsjø.

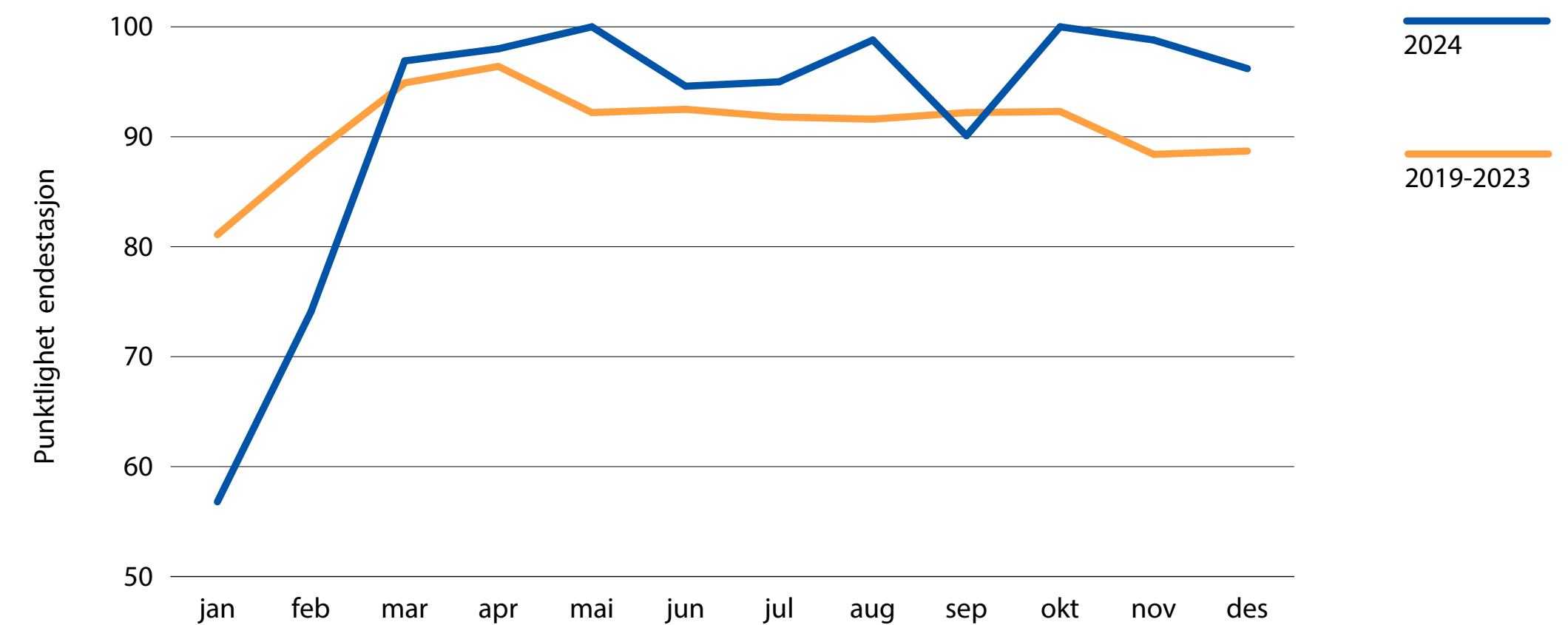




Brevikbanen

Punktligheten til godstog på Brevikbanen var 91,8 % i 2024, som er et høyere resultatet enn de fem foregående årene, med 90,9 %. Det kjøres i dag kalktog i skytteltrafikk for Norcem på strekningen, og trafikkeres i hovedsak av Grenland Rail AS. Forsinkelsene som oppstod i 2024 gjaldt hovedsakelig forhold hos togselskapene, men i januar ble trafikken påvirket av at det var flere dager med kraftig snøvær, noe som gjenspeiler seg i månedsresultatet. Fra mars av var punktligheten i 2024 stort sett bedre enn resultatet de siste fem årene, og godt over 90 %.

Figur 48: Punktlighet til endestasjon for godstog på Brevikbanen.

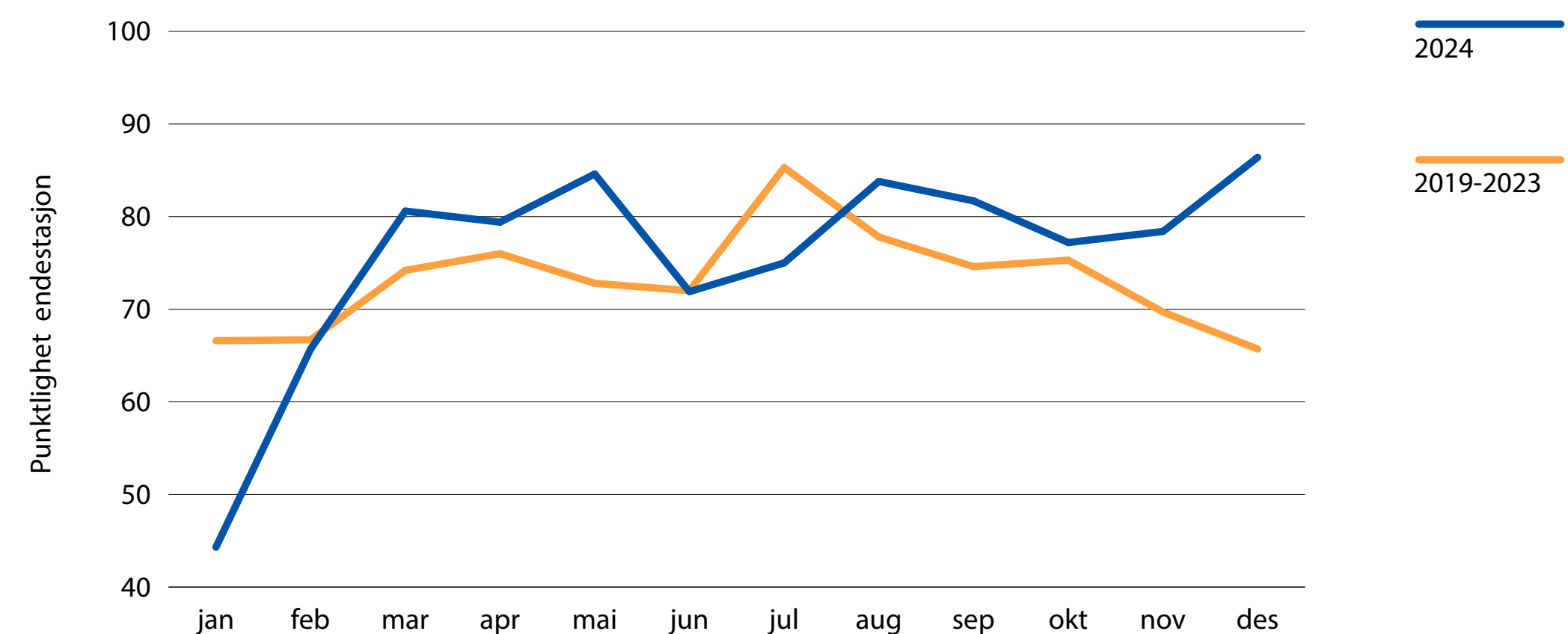




Hovedbanen

Punktligheten til godstog på Hovedbanen var 74,1 % i 2024, som er høyere enn resultatet de fem foregående årene, på 72,9 %. Godstogene som trafikkerer Hovedbanen er i all hovedsak godstog som frakter flydrivstoff til Gardermoen fra Loenga/Alnabru. Resultatet i januar lå spesielt lavt, med 44,3 % punktlighet, som er svakeste månedsresultatet for gods på denne strekningen siden februar 2021. Det skyldtes hovedsakelig skyldtes værforhold i form av store snømengder.

Figur 49: Punktlighet til endestasjon for godstog på Hovedbanen.

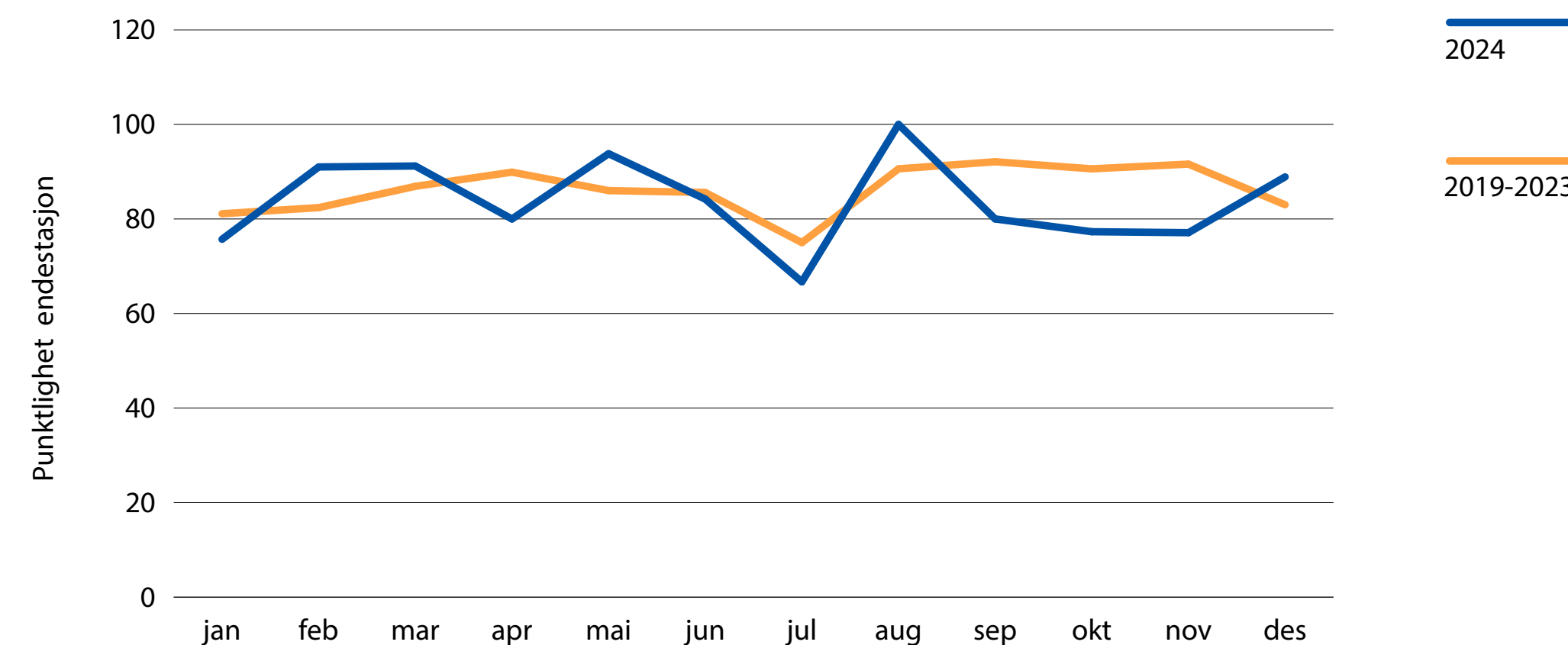




Drammenbanen

Punktligheten til godstog på Drammenbanen var 84,6 % i 2024, et lavere resultat enn perioden 2019-2023, med 86,8 %. I all hovedsak er Drammenbanen-markedet godstog som trafikkerer mellom Sundland og Holmen i Drammens-området, samt trafikk mellom Alnabru og Sundland. En del av denne trafikken er forflytningstrafikk mellom ulike terminaler og har ikke det samme behovet til god punktlighet som øvrig godstrafikk.

Figur 50: Punktlighet til endestasjon for godstog på Drammenbanen.



4.2

Sør- og Vest-Norge





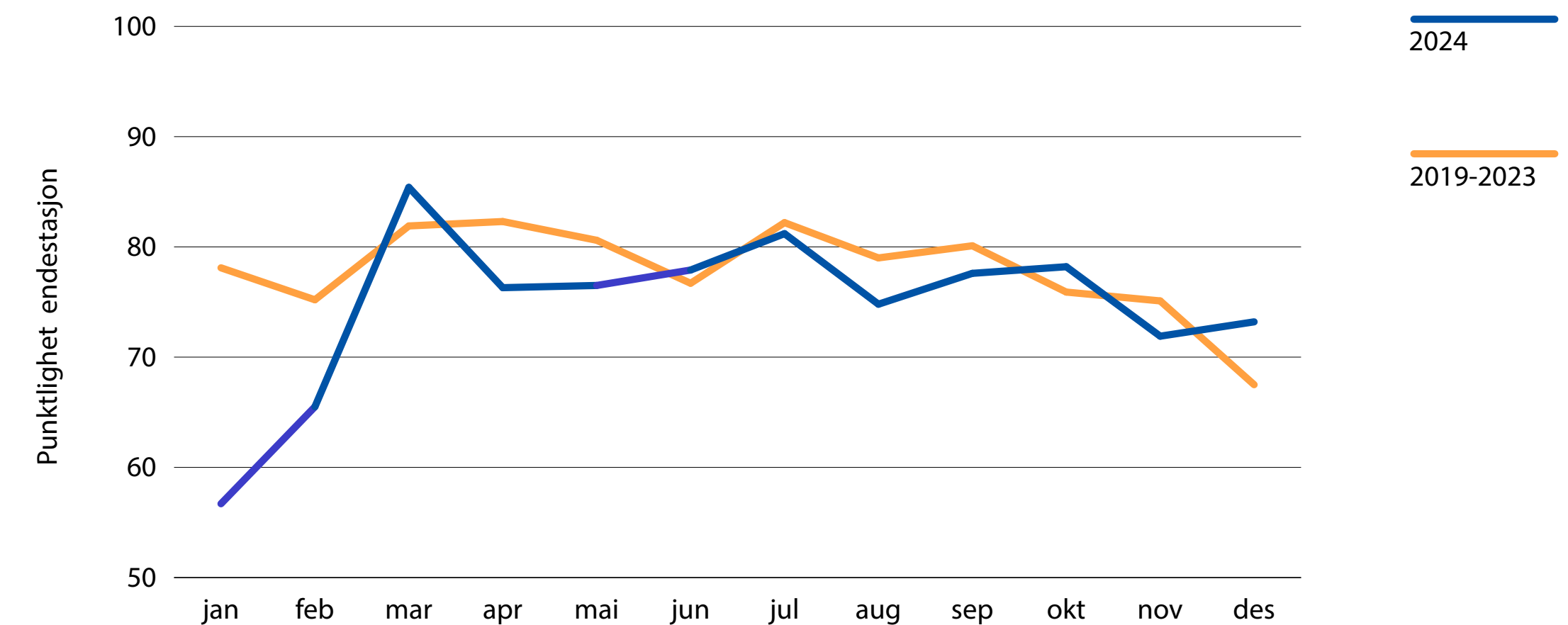
Bergensbanen

Punktligheten til godstog på Bergensbanen endte på 74,6 %, en oppgang på to prosentpoeng fra 2023, men en nedgang sammenliknet med resultatet de siste fem årene samlet, på 78,2 %.

Januar og februar var preget av store mengder snø og lengre perioder med kulde. Spesielt hadde terminalen på Alnabru problemer på grunn av det. Resten av året har også vært preget av flere utfordringer på Alnabru som har bidratt til å holde punktligheten nede.

Den største endringen i forsinkelsesårsaker var en stor økning i forsinkelse på kode 92, som skyldes krevende værforhold. Denne årsaken førte til tre ganger så mange forsinkelsestimer i 2024 sammenliknet med snittet de fem siste årene. Forsinkelsestimer knyttet til kode 94, uønsket hendelse, doblet seg sammenliknet med snittet de fem siste årene. Største grunnen til det var en brann som oppstod i et snøoverbygg mellom Fagernut og Hallingskeid. Kode 82, sent fra hensettingsspor, økte også sammenliknet med tidligere år, hovedsakelig grunnet forsinkelser fra Alnabruterminalen.

Figur 51: Punktlighet til endestasjon for godstog på Bergensbanen.



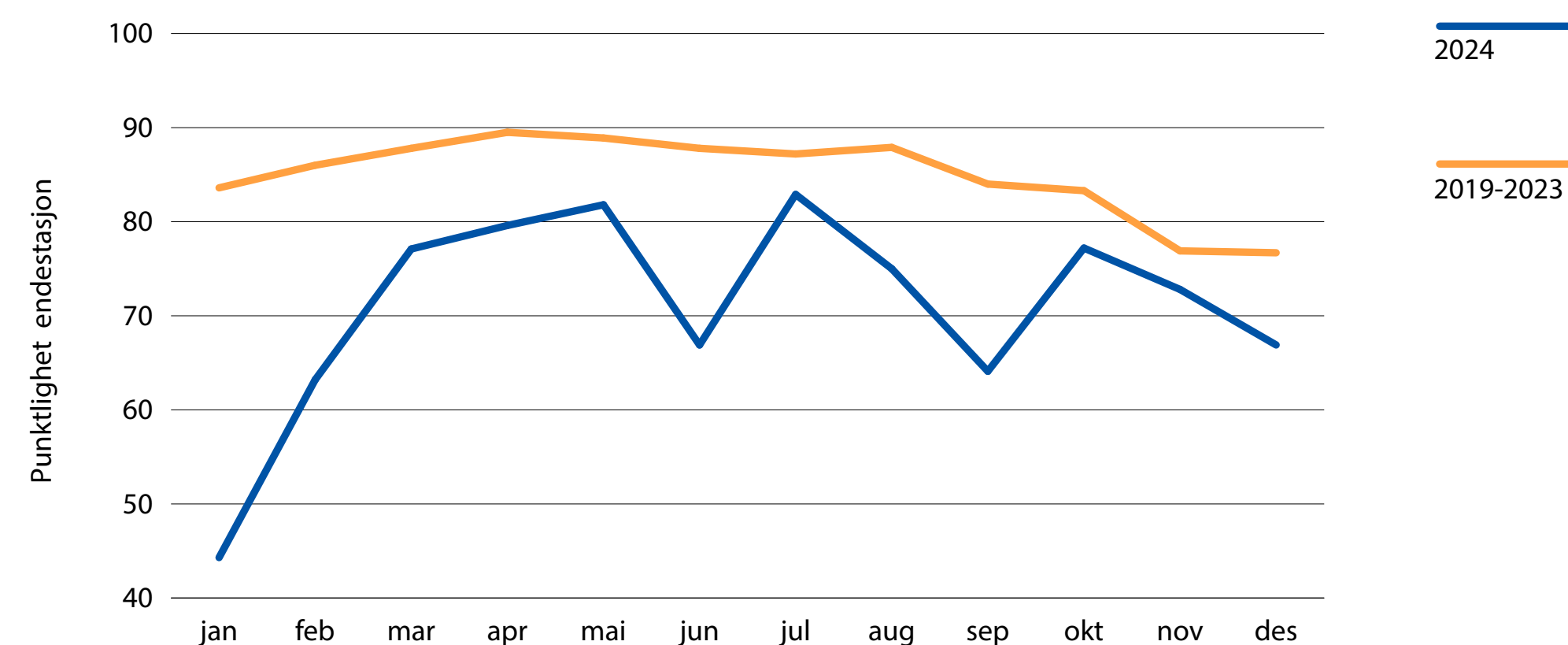


Sørlandsbanen

Punktligheten på Sørlandsbanen endte på 70,6 % i 2024, en drastisk nedgang sammenliknet med resultatet de fem siste årene, på 84,8 %. Resultatet i januar ble lavt grunnet store mengder snø og lengre perioder med kulde. I februar så man ettervirkninger av det kalde været i januar, med utfordringer på togselskapenes materiell. Juni ble påvirket av en lang saktekjøring Skorstøl-Vegårshei, etter en avsporing i mai, og september ble påvirket av store nedbørsmengder mellom Gvarv og Neslandsvatn.

Forsinkelsestimer registrert på kode 92, knyttet til krevende værforhold, firedoblet seg sammenlignet med snittet de fem siste årene, grunnet store snømengder og lange perioder med kulde i januar. Forsinkelsestimer knyttet til kode 81, feil på kjøretøy, og kode 82, sent fra hensettingsspor, økte begge med 50 % fra snittet de fem siste årene. Forsinkelsestimer grunnet feil på infrastrukturen, som for eksempel signalfeil og feil på kontaktledningsanlegg, var på samme nivå som tidligere år.

Figur 52: Punktlighet til endestasjon for godstog på Sørlandsbanen.



4.3
Midt- og Nord-Norge



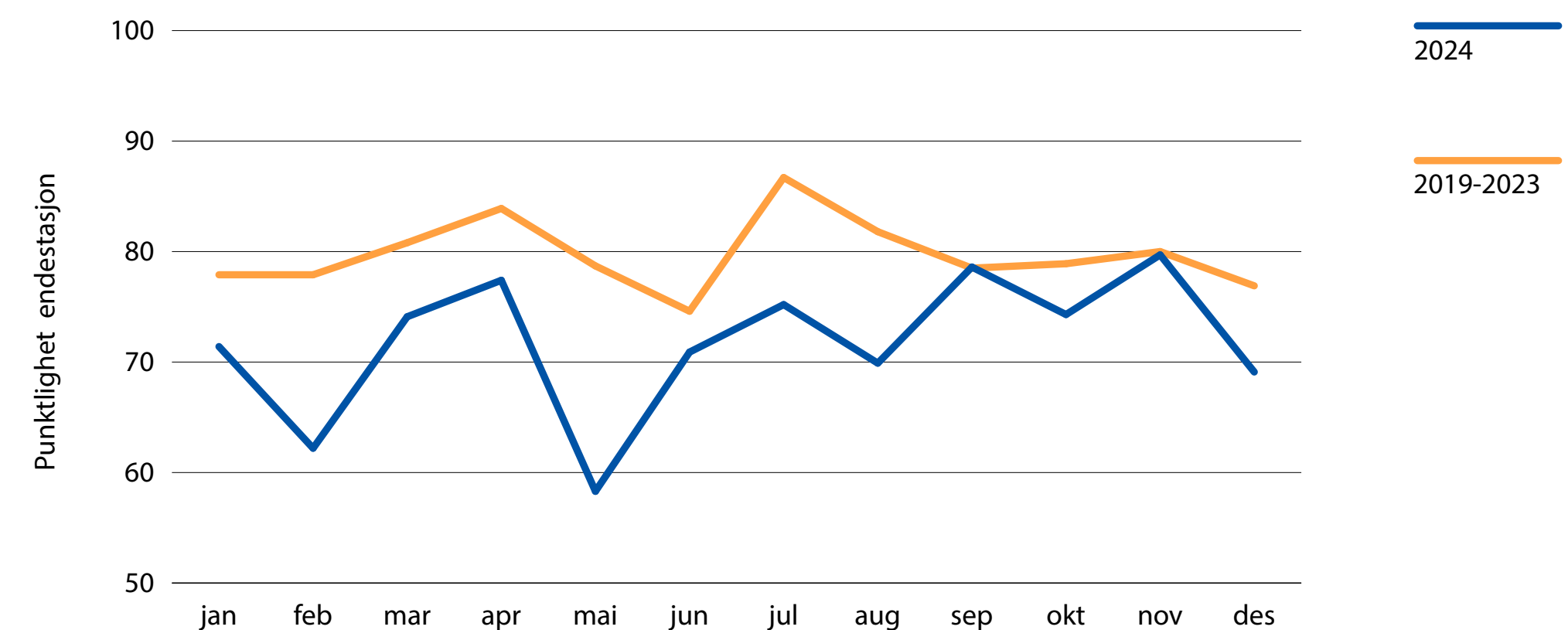
Dovrebanen

Punktligheten til godstog på Dovrebanen endte på 72,8 % i 2024, som er lavere enn resultatet for perioden 2019-2023, på 79,6 %.

Denne statistikken forteller dog ikke hele sannheten. Dovrebanen var stengt for gjennomkjøring etter kollapsen av Randklev bro fra august 2023 til 20. mai 2024, etter ekstremværet «Hans». Godstogene i statistikken som trafikkerte Dovrebanen fram til 20. mai er dermed kun typisk tømmerog og andre typer godstog som kun kjører deler av strekningen.

Gjennomgående godstrafikk mellom Alnabru og Trondheim/Heimdal var frem til 20. mai omledet om Rørosbanen med 6 godstogspar pr. dag. Saktekjøringer, feil på materiell og sene avganger fra terminalene er blant de største forsinkelsesårsakene. Godstogene på Dovrebanen (og Rørosbanen ved omkjøring) har også en utfordring med terminalen på Heimdal, grunnet stigning opp til terminalen fra begge retninger. Tung last eller redusert trekraft skaper problemer som også gir større følgeforsinkelser til øvrig trafikk.

Figur 53: Punktlighet til endestasjon for godstog på Dovrebanen.



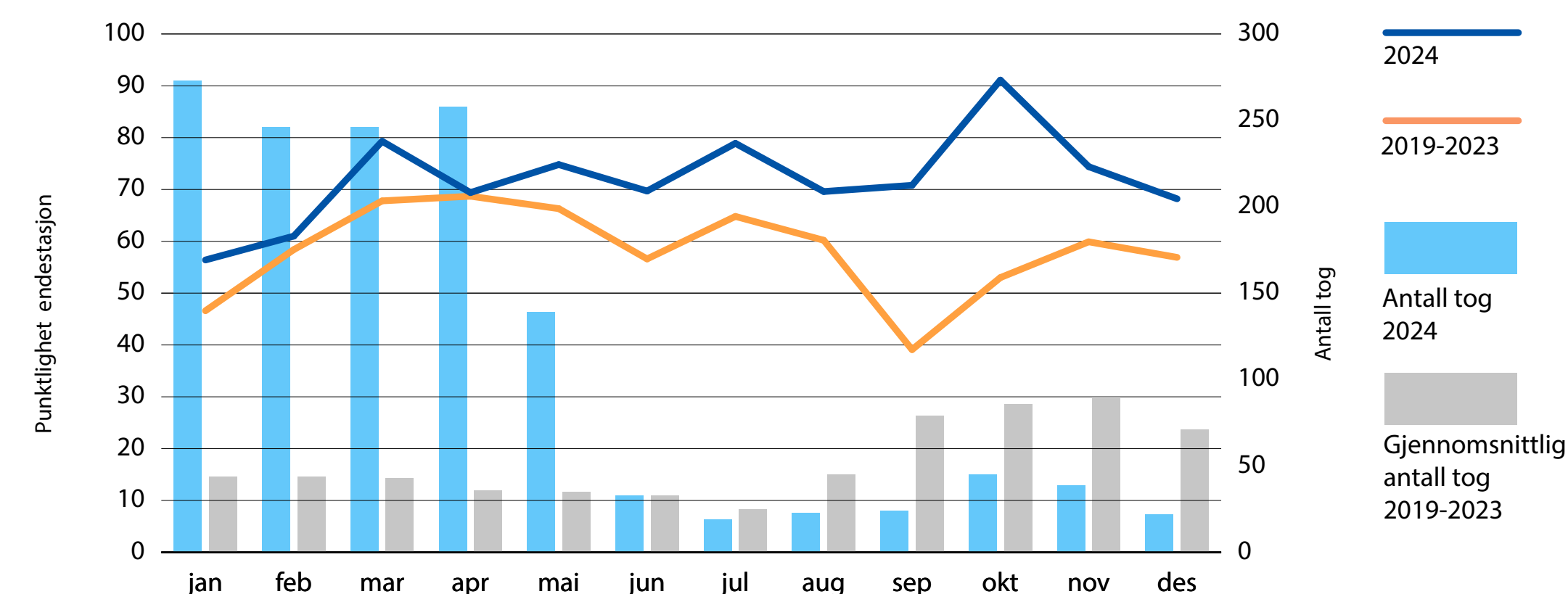


Rørosbanen

På Rørosbanen kjøres det normalt lite godstog, og de i gjennomsnitt ca. 40 godstogene (inkludert ekstra godstog) pr. måned i normalperioder er i hovedsak tømmer tog som ikke er gjennomgående. Etter kollapsen av Randklev bru på Dovrebanen i august 2023, og omledningen av godstrafikken mellom Oslo og Trondheim til Rørosbanen, økte antall godstog over Rørosbanen med over 700 %, til opp mot 280 tog pr. måned fram til 20. mai. (Figur 54). Trafikkbildet er dermed et helt annet før og etter 20. mai 2024. Siden alle godstogene mellom Oslo og Trondheim via Rørosbanen er ekstra godstog i perioden før 20. mai, inkluderer figur 54 også disse.

Med svært stor utnyttelse av kapasiteten på Rørosbanen fra 1. januar til 20. mai er dermed naturlig nok i stor grad trafikkavvikling (kode 7) en ekstra stor årsak til forsinkelser. De største rotårsakene til forsinkelsene var tog sent fra terminal, feil på kjøretøy i tillegg til stasjonsopphold. En del av forsinkelsene på Rørosbanen er også registrert med rotårsak i kode 1 Bane, kollapsen av Randklev bro.

Figur 54: Punktlighet til endestasjon og antall godstog (inkludert ekstra godstog) på Rørosbanen.



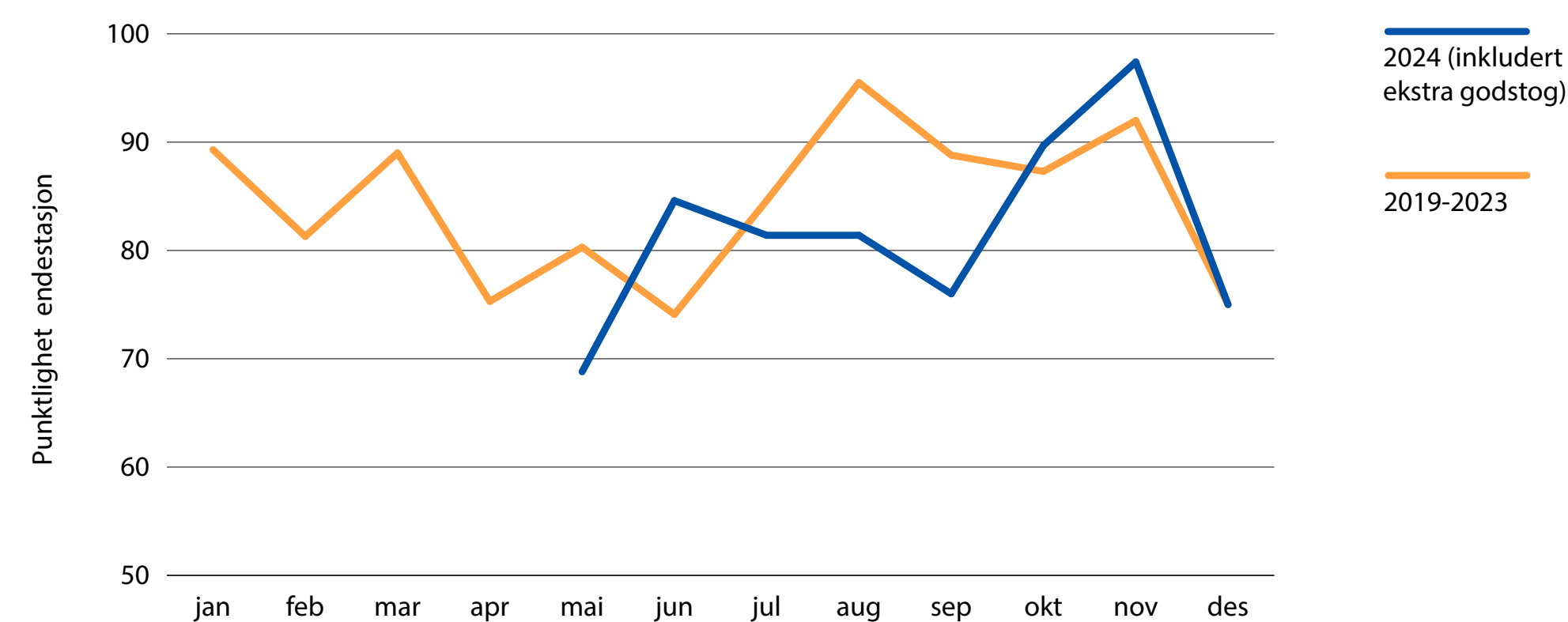


Raumabanen

Mens Dovrebanen var stengt, ble det ikke kjørt ordinære godstog på Raumabanen. Fra 21. mai til 13. desember ble det kjørt ekstra godstog på Raumabanen. Disse hadde en total punktlighet på 84,7 %. Fra 14. desember ble det kjørt ordinære godstog på Raumabanen, med en punktlighet på 57,1 %.

Største forsinkelsesårsak for godstog på Raumabanen i 2024 var tog sent fra terminal.

Figur 55: Punktlighet til endestasjon for godstog på Raumabanen.





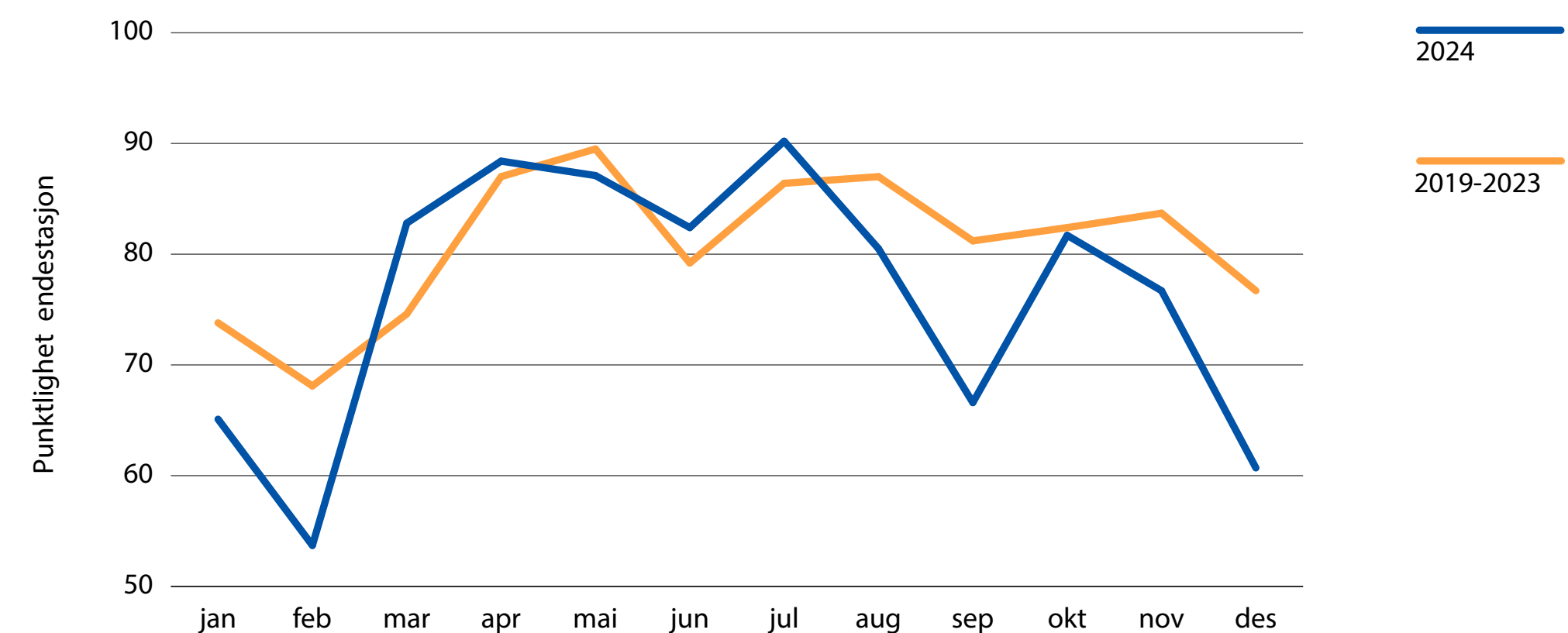
Nordlandsbanen

Punktligheten til godstog på Nordlandsbanen endte på 76,8 % i 2024. Dette er lavere sammenlignet med punktligheten i perioden 2019 – 2023, hvor punktligheten var 80,9 %.

Tallene inkluderer malmbanen mellom Mo i Rana og Ørtfjell som utgjør en forholdsvis stor andel av godstogene på Nordlandsbanen. De største årsakene til forsinkelser på Nordlandsbanen var trafikkavvikling/følgeforsinkelser (kode 7), feil på materiell og sene avganger fra terminalene. De betjente stasjonene på strekning med togmelding fra Eiterstraum til Bodø er betjent i henhold til oppsatt ruteplan. Grunnet en utfordrende personellsituasjon på de betjente stasjonene, vil forsinkede tog bli ytterligere forsinket på grunn av manglende betjening av stasjonene utenfor ordinær rutetid.

Høsten 2024 ble preget av at et persontog sporet av nord for Bjerka stasjon på 24. oktober, etter å ha truffet en stor stein i sporet. Perioden fra denne dato og ut året, var nærmest preget av unntakstilstand på Nordlandsbanen. Sporet mellom Bjerka og Mo i Rana var stengt frem til opprydningen ble ferdig lørdag 30. november. I denne perioden ble det kjørt lastebiler med gods forbi

Figur 56: Punktlighet til endestasjon for godstog på Nordlandsbanen inkludert malmbanen



bruddstedet. Deretter fulgte det en periode med svært mye nedbør både i form av regn og snø, med påfølgende fare for utglidning, sørperas, i tillegg til perioder med tett snø langs flere deler av strekningen.

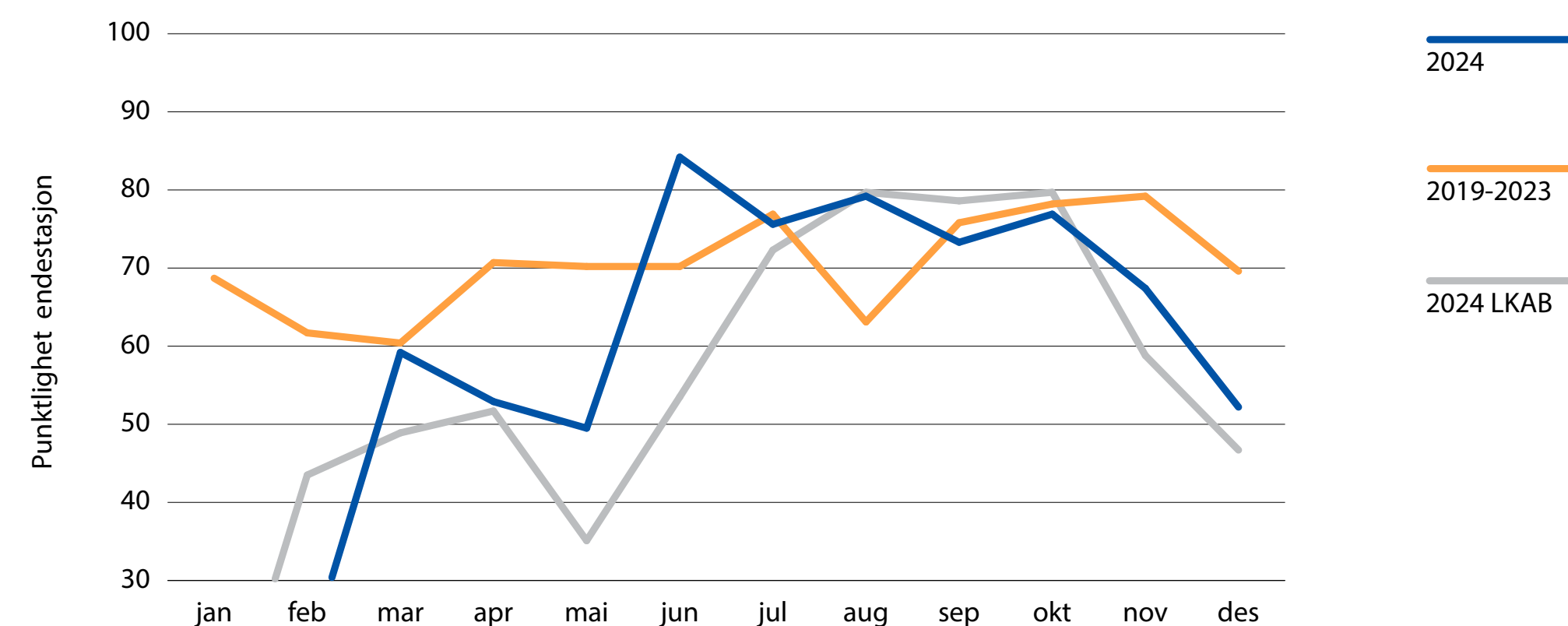


Ofotbanen

Punktligheten på Ofotbanen ble 64,2 % i 2024 (uten LKAB), sammenliknet med 70,6 % de siste fem årene. At LKAB er utelatt fra den offisielle punktlighetsstatistikken er historisk betinget. LKAB selv hadde en punktlighet i 2024 på 59,5 %. I mai var resultatet for LKAB 35,1 %, som trakk resultatet for året mye ned.

Trafikken på Ofotbanen var i 2024 preget av lange perioder med stengning fra januar til mars, hvor Malmбанan (Ofotbanen på svensk side) først var stengt på grunn av en avsporing ved Vassijaure 17. desember 2023, deretter ble det en avsporing til i samme område 24. januar 2024, rett etter gjenåpning av strekningen.

Figur 57: Punktlighet til endestasjon for godstog på Ofotbanen.



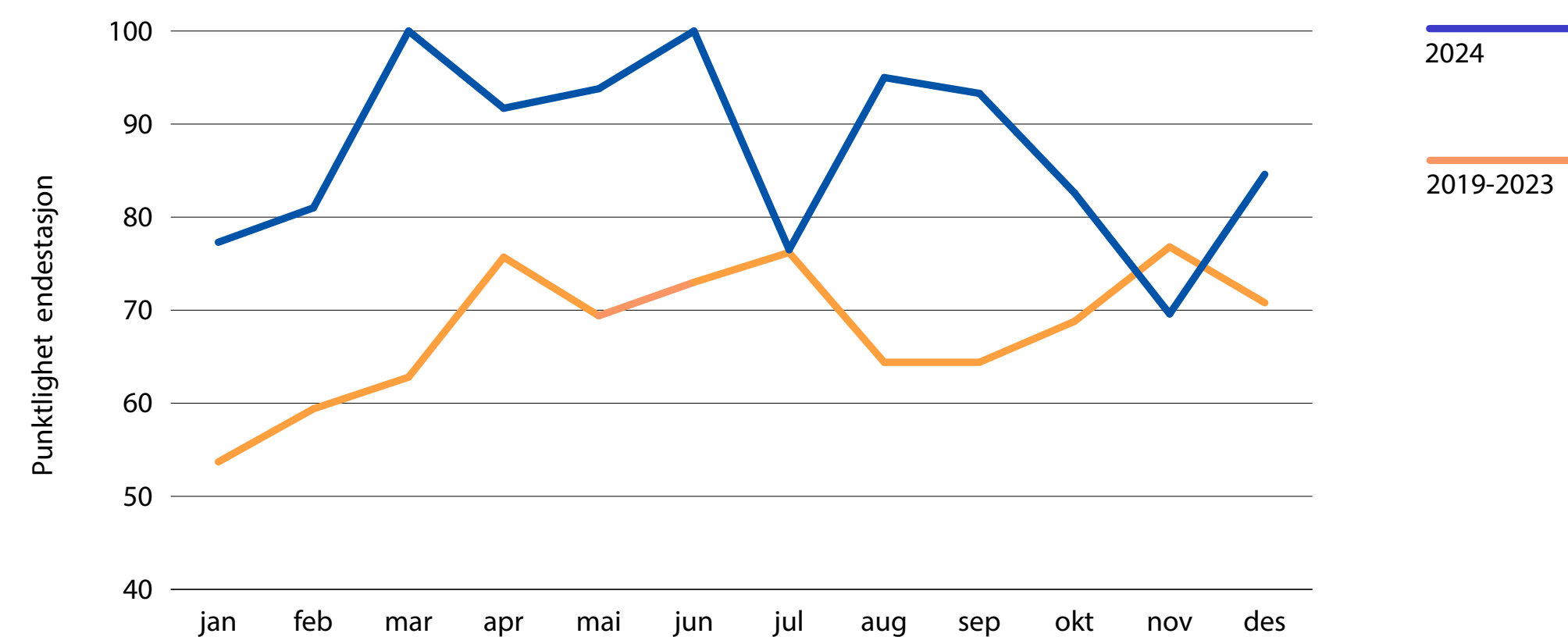


Solørbanen

Punktligheten på Solørbanen mellom Kongsvinger og Elverum ble 87,2 % i 2024. Dette er en relativt stor bedring i sammenlignet med resultatet for perioden 2019-2023, da punktligheten var 67,5 %. Det er også betydelig bedre enn fjorårets resultat, på 75,5 %.

Solørbanen har ingen persontrafikk, og brukes primært til frakt av tømmer og flis av godsoperatørene. Foruten følgeforsinkelser (kode 7) var tog sent fra terminal og stasjonsopphold de største forsinkelsesårsakene på Solørbanen i 2024.

Figur 58: Punktlighet til endestasjon for godstog på Solørbanen.



5.0 Punktlighet sammenliknet med internasjonale tall



Punktlighet sammenliknet med internasjonale tall

Punktligheten i Norge i 2024 var 86,1 % for persontog. I Norge måles punktligheten ved togenes ankomst til endestasjon, samt til Oslo S. Hvis toget er mindre enn fire minutter forsinket til registreringspunktene regnes toget som punktlig. For langdistansetog og grenseoverskridende tog regnes toget som punktlig dersom det ankommer endestasjon mindre enn seks minutter forsinket. Marginen på hva som er et punktlig tog varierer i de ulike europeiske landene. Sveits har for eksempel terskelverdi på tre minutter, mens i Sverige er terskelverdien fem minutter. Punktlighetsresultatet påvirkes også av hvilke målepunkter togene benytter og om målepunktene på togets rute er vektet likt eller om det tas hensyn til passasjertall.

I Sverige var punktligheten til persontog 89,2 % i 2024. Der er punktlighet definert som andel tog som ankommer endestasjon mindre enn seks minutter forsinket. Med tilsvarende terskelverdi i Norge ville punktlighetsresultatet i 2024 blitt 90,9 %. Men det ligger andre forutsetninger til grunn i det svenske punktlighetstallet som gjør at tallene i Norge og Sverige ikke kan sammenliknes direkte. I Sverige inkluderes nemlig også innstilte tog i punktlighetsberegningen, nærmere bestemt innstillinger som gjøres dagen før eller samme dag som avreisetidspunktet. Hadde man gjort tilsvarende

justering i beregningen av det norske tallet ville det påvirket resultatet betydelig i negativ retning.

Sveits er kjent for god punktlighet og i 2024 endte persontogene på 93,2% totalt. Sveits måler punktligheten underveis i ruta og til endestasjon. Punktlighetsgrensen i Sveits er på tre minutter. Gjør man en liknende beregning på norske persontog i 2024, ved å se på punktlighet til alle stopp med passasjerutveksling med terskelverdi tre minutter, blir resultatet 79,4 %. Dette er betydelig lavere enn resultatet til Sveits. Punktlighetstallet i Sveits inkluderer også de akutte innstillingene som oppstår, og som varsles om tett opp mot avgangstidspunktet til toget. Dette er ikke inkludert i det norske punktlighetstallet. Samtidig er forutsetningene for god punktlighet i Sveits en helt annen. Landet har en betydelig større andel av dobbeltspor og multispør enn i Norge, samtidig som bevilgninger til fornyelse og vedlikehold har vært på et høyt nivå over lang tid, noe som har gitt en pålitelig og robust infrastruktur.



Vedlegg – årsakskoder i TIOS



Et tog er definert som punktlig dersom det ankommer endestasjon og Oslo S innenfor en bestemt margin. For godstog og langdistansetog er denne grensen satt til 5:59 minutter fra opprinnelig rutetid, og for øvrige persontog er den 3:59 minutter.

Dersom togene blir forsinket mer enn 3:59 minutter ved angitte målepunkt (hovedsignal eller blokksignal) er Bane NOR ansvarlig for å registrere årsaken til forsinkelsen. Det samme gjelder dersom et tog er del- eller helinnstilt.

Årsakskodene som kan registreres på en forsinkelse eller innstilling er delt inn i kategoriene «Infrastruktur», «Jernbaneforetak» og «Utenforliggende forhold».

Infrastruktur

1 Bane

- Feil på linjen, skinnebrudd, solslyng, telehiv.
- Saktekjøringer iht. FIDO.
- Glatte skinner, snø/is/løvfall, tre på linjen, vegetasjon hindrer sikt.
- Glatt plattform. Overvann pga. tett stikkrenne (ikke flom).
- Planlagt arbeid ikke avsluttet i tide.
- Reparasjonsarbeider etter akutte hendelser (ras, avsporing m.v.)

2 Sikrings/signalanlegg, fjernstyring

- Trafikkstyrer får ikke stilt signal.
- Sporfeltbelegg inkl. saltbelegg.
- Sporveksel ikke i kontroll.
- Feil på linjeblokk, pærekontroll, stillverk/fjernstyringsanlegg, ATC-balise,
- Feil ved veisikringsanlegg og rasvarslingsanlegg.
- Utilsiktet passering av signal i stopp grunnet teknisk feil («signalfall»).
- Feil ved nødstrømsanlegg.

3 Elkraft/Kontaktledningsanlegg

- Nedrevet/skadet kontaktledning.
- Tre over KL-anlegg. Feil på KL-komponenter.
- Feil i omformerstasjon til KL, strømløst/reduert kapasitet.
- Manglende sporvekselvarme.

4 Tele og transmisjonsfeil

- Tele- og transmisjonsfeil som Bane NOR har ansvar for og som fører til driftsforstyrrelser.
- Feil ved GSM-R-systemet.
- Feil ved høyttaler/anviser.
- Feil på FIDO kommunikasjon.

Trafikkavvikling

Jernbaneforetakene

5 Planlagt vedlikeholdsarbeid infrastruktur

- Tog planlagt innstilt grunnet planlagte arbeider på aktuell strekning, som er bekjentgjort til jernbaneforetakene på forhånd.
- Forsinkelser som følger av at man må vente på alternativ transport.
- Enkeltsporet drift grunnet planlagt arbeid.

6 Kjøretøy med feil sperrer spor/ blokkstrekning

- Benyttes på forsinkelser som oppstår for et tog når et annet havarert tog/ tog med feil sperrer linjen.
- Nyttles også dersom enkeltsporet drift må iverksettes grunnet dette.
- Skal benyttes selv om havarert tog/ tog med feil på kjøretøyet har begynt å kjøre igjen.
- Brukes også dersom en arbeidsmaskin havarerer.
- For småfeil (<10 minutter) hvor toget kommer raskt i gang igjen kan kode 7 (kø) benyttes for togene som blir sperret.

Når linjen er klar for trafikk, men togleder velger å holde tilbake et motgående tog i påvente av kryssing, skal dette toget ha Kode 7 (Trafikkavvikling). Husk: Havarert tog/toget med feil skal ha Kode 81 (Feil på kjøretøy).

7 Trafikkavvikling

- Tog i rute som venter på forsinket tog til kryssing, eller havner i kø
- Signal stilles for sent av trafikkstyrer, feil i hjelpesystem FJS (Automat/ATL/ TLS)
- Feil i ruteplan
- Datafeil i TIOS
- Får ikke meldt tog til betjent stasjon
- Bane NOR personale bruker FIDO-systemet feil.
- Tog forsinket av øvrig toggang

81 Feil på kjøretøy

- Alle feil ved kjøretøy (lok, vogner og motorvogn) som medfører stans eller redusert kjørehastighet.
- Lastforskyving på godstog.
- Feil på ombordutrustningen i toget som FIDO, ERTMS og ATC

82 Kjøretøy sent fra hensettingsspor

- Benyttes når avgang blir forsinket fordi toget ikke er satt opp i tide fra driftsbanegård/lokstall/hensettingsspor e.l.

Hvis rotårsaken til forsinkelsen er kjent skal denne benyttes framfor årsakskode 82.

83 Manglende personell

- Forsinkelse som er forårsaket av enhver form for personalmangel hos jernbaneforetaket, inklusive personalbytte underveis.
- Brukes også ved større avvikssituasjoner som aksjonskort osv.

Unntak: Ved akutt sykdom hos personale skal dette føres på kode 94.

84 Stasjonsopphold

- Rutemessig oppholdstid på stasjon/ holdeplass overskrides, pga:
- Reisende
- Lasting/lossing av gods
- Skifting, deling eller skjøting
- Bruk av rullestolheis underveis
- Jernbaneforetaket ber toget holdes tilbake grunnet overgangsreisende, uansett årsak til forsinkelse på toget det ventes på.

Siden årsakskoder registreres på ankomst, må også et stasjonsopphold registreres ved ankomst neste stasjon.

85 Planforutsetninger ikke oppfylt

- Toget kjøres med redusert kapasitet.
- Toget holder ikke fastsatt hastighet.
- Øvelseskjøring.
- Ekstra stopp beordret av jernbaneforetaket.
- Jernbaneforetakets personale bruker FIDO-systemet feil.
- Tog innstilt grunnet markedsmessige årsaker eller manglende kjøretøy.
- Innstillinger for å ta inn tidligere forsinkelser (mest aktuelt for tog som er i pendeldrift).

Unntak: Brukes ikke for innstillinger ved iverksatte aksjonskort og andre store hendelser som lammer større deler av togtrafikken, da brukes primærårsak. Brukes heller ikke dersom noe hindrer toget i å kjøre på strekningen, f.eks. havari på togsett.

Utenforliggende forhold

91 Forsinkelse fra utlandet

- Tog forsinket/innstilt fra Sverige.
- Tog må holdes tilbake på norsk side grunnet problemer i Sverige.

92 Ytre forhold

- Storm, flom, ras som gjør linjen ufarbar, samt ved risiko for dette.
- Snøfall som utløser rød eller oransje beredskap.
- Store snøfall i tiden hvor snøberedskap ikke kan forventes.

93 Uhell, påkjørsel

- Ved påkjørsel av person, kjøretøy, dyr eller annen gjenstand på linjen eller stasjon.
- Driftsuhell, avsporing og skifteuhell.

Brukes for alle avsporinger og påkjørsler, uavhengig av bakenforliggende årsak.

94 Uønsket hendelse

- Uønskede hendelser som hverken Bane NOR eller jernbaneforetakene kan lastes for.
- Ulovlig ferdsel i og ved spor.
- Dyr langs linjen, reinmelding
- Tog venter på politi/ambulanse/tollere/vektene.
- Brann i tilknytning til linjen/stasjon.
- Utilsiktet passering av signal i stopp (Reell passering).
- Utfall av bygdestrømmen.
- Akutt sykdom hos trafikkstyrer eller hos jernbaneforetakets personale.

BANE NOR

